15e Année — N° 714

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

25 Mai 1912

VIE AU GRAND AIR

UNE ÉCOLE MODÈLE D'AVIATION

L'aérodrome Robert Esnault-Pelterie à Buc. — Un groupe d'élèves civils et militaires, parmi lesquels cinq officier Français et les premiers officiers aviateurs Turcs contemplent les évolutions du chef-pilote de l'école, Amérigo.

Source gallica.bnf.fr / BibliothÃ¨que nationale de France

MUGUET ULTRA PERSISTANT **BRISE DE MAI** ED. PINAUD

Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER Cº of New-York

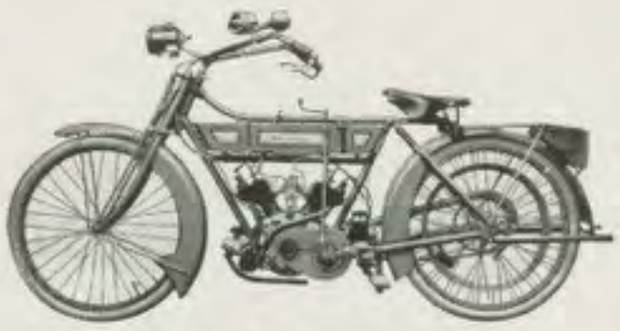
Téléphone : 540-72 — 5, Rue Denis-Poisson, PARIS — Téléphone : 540-72

POUDRE
GERMANDRÉE
Secret de beauté
Pour embellir et soigner la peau adhérence absolue et discrète Parfum idéal
MIGNOT-BOUCHER Parfumeur 19, rue Vivienne PARIS

OBJECTIFS LACOUR-BERTHIOT

" MOTOSACOCHE "

La Reine des Bicyclettes à Moteurs



(Type deux cylindres)

MODÈLES 1912

1 cylindre 2 HP (64 × 90)
2 cylindres 3 HP (54 × 75)

2 vitesses, débrayage, transmission par chaîne, mise en marche par manivelle.

La "MOTOSACOCHE"
Société Anonyme, GENÈVE (Suisse)
Paul MUNCH, Représentant
2, Avenue Alphand, 2
PARIS (16e)

LE TURRAY SYSTEM est le seul système perfectionné rapide, pratique et élégant pour faire LA CRAVATE SOI-MÊME avec le col rabattu.
En vente : Dans toutes les Chemiseries, Grands Magasins, etc.
Gros : 108, rue Réaumur, Paris.
Envoi d'un échant. cont. mandat 1.70
AGENTS DEMANDÉS PARTOUT

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Succursale à Berck-Plage

OFFICIERS MINISTÉRIELS

NORMANDIE Me LÉGER, notaire à Pont-Audemer (Eure), vendra par adjudication, le 25 mai 1912, à 1 heure, 4 belles fermes avec cours plantées, 52 hectares de bois taillis giboyeux, une belle propriété de maître, des maisons et des cours normandes, situés à Condé-sur-Risle, Saint-Georges-du-Vièvre, Corneilles, Saint Sylvestre-de-Corneilles (Eure) et Saint-Germain-de-Livet (Calvados). Pour renseignements et affiches, s'adresser à Me LÉGER, notaire à Pont-Audemer, ou à M. BOUCHARD, architecte expert à Beuzeville (Eure).

PROPRIÉTÉ À PARIS (16e) Rue du RANELAGH, 67. Cee : 745 m. Rev. br. : 31.225 fr. M. à p. : 460 000 fr. Adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris 11 juin. Me HUGUENOT, not., rue La Boétie.

A louer pour l'été ou longue durée, château meublé en Auvergne, sur confins du Bourbonnais. S'adresser à Me CANTAT, not à Marcillat (Allier).

A vendre **VILLAS** à La Roche (Haute-Savoie). Vue superbe sur la chaîne des Alpes. S'adresser à Me MICHAUD, notaire.

Propriété à la Garenne-Colombes, rue des Bois-de-Colombes, 39. Cee : 1000 m. env. Libre. P. C. F. cons. M. à prix : 30 000 fr A Adj s. 1 ench. Ch. not. Paris, 4 juin. Me LAUFFER, not., 11, r. de Rome, Paris.

Propriété à Paris, rue de La Tour, 22. Cee : 579 m. R. br. : 10.570 f. Prêt C. F. M. à p. : 160.000 fr. Adj Ch. not., 11 juin. Me HOCQUET, not., 5, quai Voltaire.

Propriété à Paris, **FG POISSONNIÈRE,** 79 et 81. Cee : m. Rev. b. : 19. fr. M. à p. : 260.000 fr. Adj. Ch. not., 4 juin 1912. S'ad. Me MOREL D'ARLEUX, not., 35, fg Poissonnière.

ABLON Propr. r. des Noyers et 3 terr. Cee : 4.576, 2.14 302 410 m. M. à p. : 75.000 3.000, 500, 300 f. Ad. Ch. not., 18 juin. Me DELESTRE, not., 372, r. St-Honoré.

BARBIZON Jolie villa habitation Diaz, 8 pièces, deb., calor., élect., téléph Jard. et clos. 4.500 m A vendre à l'amiable. S'ad. Me PUIS, à Melun. Prix, 2meub. : 48.000 fr. ; non meub. : 38.000

La Vie au Grand Air

N° 714 — 25 Mai 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Etranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie May 25 th. 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numero et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

LA PREMIÈRE SORTIE DE VÉDRINES

Jules Védrines, le glorieux rescapé de l'accident d'Epinay, a le sens de l'actualité. C'est ainsi qu'il a choisi le jour de l'Ascension pour effectuer sa première sortie. Il emmenait avec lui en automobile un rédacteur de la *Vie au Grand Air* et allait faire une enquête personnelle sur son accident. Il interrogeait tous les témoins et demandait même à l'un d'eux de prendre la position qu'il avait au moment de sa chute. C'est ce cliché que nous représentons.

LE PRIX BLANCHET

LE 110 MÈTRES HAIES

Le 110 mètres haies, disputé par 24 concurrents a donné lieu a une lutte terrible entre les premiers. La victoire est revenue au Bordelais de Guanderax, de l'A. S. des Chemins de Fer du Midi, qui battait André, Labat, Martin, etc. Temps : 17 s.

L'ARRIVÉE DU 100 MÈTRES

Le Lorrain Rollot a enregistré une magnifique victoire dans le 100 mètres plat. Il triompha en grand coureur, se détachant nettement sur la fin et battant des hommes comme Henri, Poulenard, Schurrer, etc. Temps : 11 s. 4/5.

L'ARRIVÉE DU 400 MÈTRES

La course de 400 mètres donna à Poulenard l'occasion de remporter un beau succès. Il se détacha dès l'entrée de la ligne droite et gagna sans lutte en 50 s. 3/5 battant le second, Schirer, de plus de 6 mètres.

LE DÉPART DU 1,500 MÈTRES

Arnaud emmenait le peloton dès le premier tour. Il menait au second avec plus de 5 mètres d'avance, le reste du lot étant fort égrené. Arnaud menait encore le dernier tour et gagnait sans difficulté en 4 m. 7 s. 4/5 devant Quilbeuf, loin. En médaillon, l'arrivée d'Arnaud.

SOMMAIRE

Une école modèle d'aviation. . . . . Couverture
La première sortie de Védrines. 361
Le Prix Blanchet 362
L'Aviation, sport de tourisme, par le lieutenant de Malherbe. 363
Il y a trente ans, par Maurice Martin 363
L'Aviation maritime, par André Beaumont 363
L'Automobile et la route, par Georges Prade 364
Ma tournée en Amérique, par L. de Pontbieu 364
La Semaine des Armes de combat. 365
La Course de Limonest 365
La Coupe Peugeot 365
Le Carnet du sportsman 366
Le Circuit de l'Est 367
Les diverses étapes du Circuit allemand d'aviation 368-369
10 000 kilomètres en un an. 370
Une chute du lieutenant Do-Ha. 370
Les Championnats du monde de tennis, par Jacques Quelennec 371
La Nage à l'étoile, par Paul Hamelle. 371
Nos Coureurs à pied, par Geo Lefèvre 371
Le Petit Dictionnaire sportif. 372
Le Bloc-Notes de la semaine 373
Les Prix La Rochette, par René Riondet 374
Après les Poules d'Essai, par Stuart. 374
De Longchamp à Maisons-Laffitte 375
Les Poules d'Essai à Longchamp 376
La vie d'un Champion du Ring, par Jim Jeffries. 377
Le concours de Jeffries 378

Les abonnés de la "VIE AU GRAND AIR" bénéficient de nombreux avantages, tels que :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50) ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprime *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) ;

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

LES GRANDES ÉPREUVES DE JUIN

Ainsi que nous l'annoncions la semaine dernière, nous publierons, dans le courant du mois de juin, deux numéros spéciaux consacrés l'un au circuit d'Anjou, l'autre au circuit de Dieppe Ces deux numéros, qui contiendront au minimum 36 pages, sous une couverture en deux couleurs, seront vendus un franc. Ils seront servis gratuitement aux abonnés.

Dans notre prochain numéro, un supplément de quatre pages : le match Carpentier-Willie Lewis.

AVIATION

L'aviation sport de tourisme

Comment s'orienter dans les voyages aériens.

S'il est important de doter la France de nombreux aéroplanes, il est aussi indispensable de lui donner des terrains d'atterrissage et des hangars. Toutes les villes offrent des aéroplanes, mais ne songent pas à offrir des terrains où ces aéroplanes pourront atterrir et les hangars où ils pourront s'abriter. Or, l'aviation ne fera vraiment de progrès que le jour où les aviateurs seront sûrs de trouver, en cours de route, des terrains d'atterrissages et surtout des hangars pour y abriter leurs appareils. Il faudrait que toutes les grandes voies naturelles fussent jalonnées par des hangars tous les 150 ou 200 kilomètres. Bien souvent nous avons hésité à entreprendre des voyages, car nous ne savions où nous arrêter le soir et nous ne pouvions laisser nos appareils toute la nuit en plein air, plusieurs ayant été abîmés dans ces conditions.

J'étais très embarrassé pour choisir mon sujet d'article ; une étude, parue dans l'*Echo de Paris* me l'a fourni bientôt. L'auteur signe : un officier, d'état-major. Cela prouve que même les gens les plus intelligents peuvent se tromper grandement quand ils se mêlent de parler de choses qu'ils connaissent à peine.

Pour attirer l'attention sur la maîtrise de la mer, ce qui est une bonne chose, il a essayé de démontrer qu'il ne fallait pas s'emballer sur l'aviation militaire ; car elle n'est pas au point et du reste servirait très peu en campagne. Je me vois obligé de nous justifier ; aussi je vous parlerai d'abord des voyages, puis de l'observation aérienne.

Contrairement à ce qu'on pense généralement, il est très facile et très peu fatiguant de voyager, à condition de savoir voyager. Il est évident que la route sera très pénible à celui qui, ne sachant pas lire la carte devra, pour ne pas se perdre, marcher le nez sur une route ou une voie ferrée. Il aura une tension d'esprit continuelle pour ne pas manquer la troisième bifurcation à droite ou le deuxième embranchement à gauche. De plus, cela le forcera à se tenir très bas pour bien voir.

Or, la première condition, à mon avis, est de voyager très haut. On y a tout avantage. On évite d'abord beaucoup de remous. Là, c'est du confort. A partir de 600 mètres, sauf par gros temps, l'atmosphère est beaucoup plus calme, alors que près de terre, elle est, le plus souvent, assez troublée. De plus, si on vole très bas, en cas de panne, on n'a pas le temps de se débrouiller et de chercher un terrain d'atterrissage. Il faut descendre là où on se trouve et c'est quelquefois dans des arbres ou sur des maisons. Si, au contraire, vous êtes à 1.000 mètres, avec un appareil qui, en vol plané, gagne 3 à 4 mètres pour 1 mètre, même plus, vous avez 3 à 4 kilomètres pour chercher un terrain d'atterrissage et vous y diriger.

Pour voyager, la boussole est indispensable et la carte est utile.

La boussole est indispensable, car il y a des cas, comme le brouillard, où l'on ne peut se diriger qu'avec elle. Il peut arriver aussi que pour une raison quelconque on soit sorti de sa carte ; c'est par la boussole qu'on y rentrera. Enfin, elle permet d'avoir sa carte toujours orientée. Il suffira que la ligne N. S. de l'aiguille soit parallèle à la ligne des méridiens tracée par la carte pour être sûr qu'on se trouve dans l'axe de marche.

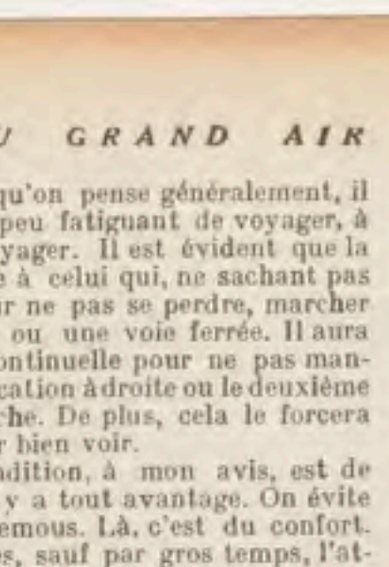


Photo Manuel.
LIEUTENANT DE MALHERBE.

J'ai dit à dessein : la carte est utile, car on peut très bien s'en passer, à condition de l'avoir étudiée avant de partir et de s'être fixé des points de repère bien visibles. J'ai pu faire ainsi plusieurs parcours assez longs. Je vous en citerai un comme exemple : de Vesoul au camp de Mailly, soit plus de 200 kilomètres. Je savais que je devais passer sur Langres, puis viser une grande forêt qui m'amènerait à l'embouchure de l'Aube, et Mailly se trouve sur le 4e affluent à droite.

Mais pour voyager ainsi, il faut voyager haut : à 1.000 mètres. On a, par beau temps, un horizon de 30 à 40 kilomètres devant soi. Il est donc facile de choisir sur sa carte, orientée au moyen de la boussole, un point de repère lointain et très visible. Vous avez alors une demi-heure de tranquillité et vous n'avez plus à vous occuper que du paysage. C'est ainsi que je connais tous les beaux châteaux et tous les beaux sites que j'ai trouvés sur mon chemin. J'ai même souvent fait des détours pour aller les voir. J'étais sûr de ne pas me perdre. Je retrouvais tout de suite mon point de repère lointain et je voyageais la plupart du temps le menton dans la main et accoudé à mon fuselage. Aussi cela me semble risible quand on me parle de la fatigue des voyages.

Je ne voudrais pas prétendre cependant qu'il n'arrive jamais rien et qu'on est toujours comme dans un fauteuil. Je ne parlerai pas des remous, car j'estime qu'avec un appareil rapide, ils sont désagréables, mais pas dangereux. J'en ai éprouvé de toutes sortes, et des plus violents, et je ne me suis jamais senti en danger.

Nos deux plus grands ennemis sont la pluie et le brouillard.

La pluie a d'abord une influence néfaste sur la magnéto, qu'elle peut arriver à noyer à la longue. J'ai eu une panne de ce genre à Châteauroux. J'avais été obligé, marchant depuis trois quarts d'heure sous la pluie, de me baisser beaucoup pour y voir. Aussi quand j'eus ma panne au-dessus d'un bois, j'accrochai le dernier arbre qui était un beau chêne de 10 mètres. Je fis la pirouette de l'autre côté et me foulai un pouce. Le plus drôle de cette histoire, c'est que sous l'arbre en question se trouvait un vieux berger qui s'abritait de la pluie. Il n'avait encore jamais vu d'aéroplane et le premier qu'il aperçut s'écrasait à ses pieds. Il en fut tellement abasourdi que pendant dix minutes je ne pus lui tirer un mot.

(A suivre.) Lieutenant de Malherbe.

CYCLISME

Il y a trente ans

Une sortie de la S. V. M. aux environs de Paris.

Parmi tous les sports, le cyclisme est celui dont les adeptes demeurent peut-être le plus fidèlement attachés aux traditions athlétiques de leur jeunesse. C'est qu'il est fait à la fois de charme et d'utilité.

L'autre soir, nous avions le plaisir d'être reçus dans les salons de la Société Vélocipédique Métropolitaine, avenue de la Grande-Armée, et nos yeux se portèrent, en ce reliquaire du tourisme, dont les tapisseries sont couvertes de photographies ancestrales, sur un vieux document datant du 14 mai 1882 — il vient d'y avoir juste trente ans.

Nous le reproduisons, d'autre part, dans ce numéro (1). Il s'agit d'une « sortie » en groupe de la S. V. M. d'alors dont les membres étaient tous montés sur des bicycles (des « grands bis ») en ordre militaire, sauf, en tête du peloton, le célèbre coureur de Civry et le grand constructeur d'aujourd'hui, Clément, qui chevauchaient tous les deux des tricycles dits « imbattables » et le Métropolitain Roguet juché sur un monocycle!

La S. V. M.! Ces trois initiales flamboyaient, il y a trente ans, au firmament vélocipédique comme une étoile de première grandeur, à côté de celles du Vélo-Club Grenoblois, du Véloce Club Bordelais et de quelques autres grands Clubs d'Angers, Pau, Lyon, etc. Son siège fut, vers cette époque, à la Brasserie de l'Espérance, même avenue de la Grande-Armée. Or, « l'Espérance », rendez-vous classique de tous les cyclistes de province venant à Paris, était alors le « nombril » du cyclisme français.

Fondée le 2 juin 1880, la S. V. M. n'a jamais abandonné — combien peuvent en dire autant ? — la tradition de ses grandes excursions dominicales, agrémentées, de-ci, de-là, d'un réel voyage annuel (Bretagne, Alpes et Dauphiné, Jura, Vosges, Rhin, Suisse, Touraine et Anjou, Auvergne, Italie, Limousin, Belgique, Hollande, Allemagne, etc.). Cette année, pour les grandes vacances, la S. V. M., en la personne de M. Langlade, son dévoué chef de route, a préparé une belle excursion sur les rives de la Côte d'Argent et aux Pyrénées.

Entre temps, elle excursionne chaque dimanche ; et c'est ainsi que, l'autre jour, à Fontainebleau, on vit parmi les « Métropolitains » présents à une hygiénique promenade de 80 kilomètres, des hommes tels que Pagis, Viltar et Clavier qui, en 1872, pratiquaient déjà ensemble, en d'identiques excursions, le grand bicycle!

Le document que nous publions aujourd'hui ne date pas d'aussi loin puisqu'il n'a que trente ans. Il nous rappelle cependant les temps héroï-comiques où M. le Préfet de Police interdisait la circulation des vélocipèdes sur une quarantaine de grandes voies parisiennes telles que les Champs-Elysées en raison du danger public (*sic*) et dans tout le bois de Boulogne, les jours de courses, même à six heures du matin!.....

Non, je l'ai maintes fois écrit, les automobilistes ne connurent jamais de pires vexations que celles subies par les pionniers du cyclisme.

Danger public, les bicycles d'il y a trente ans! Drôle à rappeler tout de même, par ces temps d'auto-taxis, pas vrai ?

Maurice Martin.

AVIATION

L'aviation maritime (2)

(Suite).

C'est le transport et non le cuirassé qui doit être le point d'attache des hydro-aéroplanes.

Nous rappelons à nos lecteurs que, dans le numéro du 13 avril dernier, nous avons publié une première étude sur l'aviation militaire. Notre distingué collaborateur, Georges Prade, a répondu à cette étude par un article intitulé : « Canot, canard, caniche », dans le *Journal* du 22 avril. C'est pourquoi nous avons cru nécessaire de préciser d'abord notre façon de voir dans le numéro du 11 mai et de lui répondre, à notre tour, aujourd'hui.

La première partie de l'article : « Canot, canard, caniche », traite surtout de deux sujets :

1° Pourquoi je ne suis pas allé au concours des hydro-aéroplanes.

Les raisons, toutes personnelles, qui m'en ont

(1) Voir page 355.
(2) Voir le numéro 712.

empêché, ne trouveraient pas leur place dans ces colonnes où nous nous occupons uniquement de questions techniques.

2° La Méditerranée est susceptible d'avoir ses vagues et ses tempêtes. Quinze années de séjour sur la Côte d'Azur, ou en escadre de la Méditerranée, nous ont mis à même d'apprécier le fait.

Dans la deuxième partie, il est question d'abordage sur le pont d'un croiseur ou d'un cuirassé :

Faire aborder un aéroplane sur la plage d'un cuirassé !!! Quant à cela, j'avoue que je n'y avais pas encore songé! Mon intention avait toujours été de faire l'expérience d'abordage, non pas sur un cuirassé, mais sur ce qu'on appelle en marine « les croiseurs auxiliaires » qui ne sont autres que les paquebots des grandes compagnies des Messageries ou Transatlantique, réquisitionnés en temps de guerre pour le service d'éclairage de nos escadres ou tout autre usage. Et voici ce que j'écrivais, à cette même place, dans une première étude sur l'aviation maritime, dans le numéro de la *Vie au Grand Air* du 25 février 1911 ; étude déjà ancienne, il est vrai, mais mon opinion n'a pas encore changé :

« ... Ce sera, en effet, une utilisation rationnelle des croiseurs auxiliaires à grande vitesse, tels que la *Provence* et les paquebots rapides similaires de la Cie Transatlantique qui réunissent merveilleusement toutes ces qualités... »

La lecture de ces quelques lignes aurait dispensé à coup sûr M. Georges Prade d'écrire le deuxième chapitre et une bonne partie du troisième chapitre de sa réponse, car je suis tout à fait de son avis à ce sujet là. Laissons nos cuirassés et nos croiseurs se servir de leurs canons, l'artillerie est et sera longtemps encore la reine des batailles navales, et mon vieux fond de canonnier se révolterait à l'idée de vouloir entraver le moins du monde nos pièces de chasse, de retraite ou du travers. Nous irons même plus loin dans ce sens et nous ne pensons pas que le temps soit encore venu de compliquer la manœuvre d'une ligne de croiseurs ou de cuirassés, ou même d'un cuirassé ou d'un croiseur isolé par l'embarquement d'un appareil quelconque. Si ces rois de la mer ont besoin d'un aéroplane soit comme éclaireur, soit comme observateur d'artillerie, le navire porte-aéroplane spécialement aménagé à cet effet sera là pour le leur fournir.

Et qu'on ne s'y trompe pas un seul instant, nous ne sommes pas pour cela l'ennemi de l'hydro-aéroplane, nous sommes au contraire le premier à admirer les belles performances par lesquelles ils vient de révéler brusquement non seulement ses qualités actuelles, mais encore de soulever un coin du voile de son avenir. Déjà aujourd'hui, il peut servir autour des ports à nombre de besognes utiles au point de vue militaire, et c'est seulement parce que je crains qu'il ne soit pas encore prêt à affronter les vagues, même légères de la Méditerranée que nous nous attachons à la solution de l'aéroplane abordant sur la plage d'un paquebot en pleine mer, et que nous la préconiserions avec force si, l'expérience loyale étant faite, elle donnait quelque satisfaction. Car sur les grands navires de cette sorte, si on prend la précaution de les maintenir en marche debout au vent, il n'y a pas à craindre de roulis, d'une part, et d'autre part le tangage assez léger dans la plupart des cas ne semble pas devoir constituer une impossibilité du problème, enfin la vitesse elle-même du navire, pour un aéroplane marchant dans le même sens, faciliterait encore la manœuvre de l'abordage.

Oui! l'aéroplane marin de l'avenir sera un canot ailé ; par les qualités marines de sa coque il pourra se poser et prendre son essor sur la crête des vagues, et à sa volonté naviguer ou voler, il aura l'autonomie vers laquelle il faut tendre en aviation maritime, l'autonomie qui l'affranchira désormais de la tutelle du grand navire convoyeur, mais en attendant, doit-on négliger de se servir de toutes les qualités des appareils que nous possédons et pour cela doit-on se refuser à mettre ces qualités à l'épreuve ?

En aviation, plus encore que dans toutes les autres sciences, l'expérience seule permettra d'adopter ou de condamner une idée nouvelle!

André Beaumont.

AUTOMOBILE

L'automobile et la Route

La circulation intense a usé nos belles routes de France.

Voici que commence la grande saison du tourisme automobile. Pâques ne marque qu'une première, courte et joyeuse échappée. Voici la Pentecôte, et le mois de juin aux longues journées, près des vacances.

La France est, certainement, à l'heure actuelle, le pays que visitent le plus les touristes chauffeurs. L'Angleterre est un peu isolée et elle manque de pittoresque réel, en dehors des côtes. La Hollande se traverse en une demi-journée, sans excès de vitesse, et qui a vu ses parcs a tout vu. La Belgique n'a qu'un côté passable, l'Ardenne. L'Allemagne et les bords du Rhin sont plus fréquentés. La Suisse est à peu près impossible pour les chauffeurs ; le gendarme et le paysan y sont nettement hostiles. L'Espagne et l'Italie n'ont ni le climat d'été, ni l'outillage hôtelier nécessaires. Aussi la France est-elle l'hôtellerie du monde automobile.

Mais toute hôtellerie présuppose, comme nous le disions tout à l'heure, un outillage. Or, nous sommes en train de perdre le plus beau, le plus indispensable des dons de l'ancienne France : la route.

Pour ceux qui, comme nous, ont circulé jadis, il y a quinze ans, sur la route française, et y circulent encore aujourd'hui, le mal apparaît, navrant, grandissant de jour en jour. Nos belles routes s'en vont, usées, détériorées par leur circulation même. A l'automobile de jadis, rare, lente avec les pneus lisses, a succédé le bolide d'aujourd'hui, qui passe de minute en minute, la limousine pesant deux tonnes, filant à 80 kilomètres à l'heure, avec des pneus ferrés, arrachant tout, broyant tout, transformant le sol de la belle route d'antan, le classique billard, en je ne sais quoi d'innommable, semblable au lit d'un torrent dévasté. Certaines artères à grande circulation, comme Paris-Trouville, Paris-Dieppe, à la fin de chaque été, sont dans un état épouvantable. S'il ne s'agissait que du coup d'œil, le mal serait faible. Mais une route a une valeur pratique quand elle est bonne. On y use des pneus et des voitures au kilomètre, et au prorata de déchet du sol.

Le remède n'est pas facile. Il consiste tout d'abord à prodiguer des millions, ensuite à avoir le droit de les appliquer au mal, et la seconde partie du problème est plus difficile que la première. En Angleterre, les chauffeurs ont créé ce qu'on a appelé le *Road guarantie fund*. L'argent recueilli est employé à la réfection des routes. En France, avec nos principes budgétaires, cette simple opération n'est pas possible. Tous les impôts vont aux Finances, ensuite on vote le budget, mais il n'y a pas d'impôt spécial pour un emploi spécial.

Aussi, les chauffeurs hésitent ou plutôt ils n'hésitent pas. Ils ne versent rien et, pendant ce temps, la route s'use. Peu d'argent pour l'entretenir, pas d'argent du tout pour remplacer, par le pavé, le macadam qui n'a sa raison d'être, raison historique, que sur les routes où l'on ne passait plus, après le chemin de fer, avant l'automobile.

Qui nous donnera le moyen de réparer la route ? C'est la question la plus urgente et la plus difficile à résoudre, que soulève en ce moment l'industrie automobile.

Georges Prade.

BOXE

Ma tournée en Amérique

L. de Ponthieu nous donne ses impressions sur la boxe aux États-Unis.

Ce ne fut pas sans une certaine appréhension que j'acceptai, il y a quelques mois, d'effectuer une tournée en Amérique ; les rares boxeurs français qui revenaient des Etats-Unis, m'en avaient fait un tableau rien moins que souriant, de l'accueil qui m'attendait là-bas, mais bien conseillé par mon père, je décidai tout de même de tenter l'aventure ! N'avais-je pas Franck Erne avec moi, Franck Erne, l'ancien champion du monde qui jouissait toujours d'un grand prestige auprès de ses compatriotes ?

Et de fait, la première chose qui me frappa à mon arrivée, fut le respect des Américains pour les anciens champions. Il faut avoir assisté à un grand match pour comprendre la popularité de tous ces anciens combattants ; avant la rencontre, tous sont présentés les uns après les autres, et leur venue est saluée d'applaudissements enthousiastes ; mais si, par hasard, l'un d'eux est natif de la ville ou des environs, l'enthousiasme populaire devient alors du délire, ce fut le cas de Franck Erne, à Buffalo, ville où il habita longtemps.

Cette popularité de mon manager me fut très utile en me gagnant, par contre-coup, les sympathies du public ; je dois dire, d'ailleurs, que j'ai trouvé aux Yankees, l'esprit beaucoup plus sportif qu'aux Anglais. Dans toutes mes rencontres, je fus très ovationné à ma descente du ring et, pourtant, j'étais presque toujours vainqueur, puisque, seul, Matty Balvin eut sur moi une décision aux points.

Une chose qui m'étonna beaucoup fut la façon de combattre de la majorité des pugilistes qu'il me fut donné de voir travailler ; en France, malgré tout ce que l'on a dit sur les boxeurs d'outre-Atlantique, nous ne nous faisons qu'une idée bien pâle de ce qu'est une rencontre aux Etats-Unis ! De la bataille continuelle, et quelle bataille ! moi qui, à Paris, passais pour être redoutable dans cette façon de boxer, j'avoue que je fus, au début, assez interloqué, heureusement cette méthode étant fort dans mes moyens, j'eus vite fait de la faire mienne, et j'espère prouver d'ici peu aux sportsmen français que je crois avoir réussi.

Les règles du combat sont, en général, assez élastiques. Par exemple, il n'est pas rare de voir deux combattants employer les coups de tête, sans que pour cela l'arbitre se croie en devoir d'intervenir ; d'autre part, les excuses après faute, les serrements de mains continuels sont totalement inconnus et le public aurait bientôt fait de rappeler à l'ordre le boxeur qui en userait.

LOUIS DE PONTHIEU

Il ne faudrait pas non plus chercher à boxer en marquant les points comme dans une exhibition, une disqualification pour manque de combativité, s'ensuivrait immédiatement.

Il m'a été donné, pendant mon voyage, d'assister à l'entraînement de nombreux boxeurs, de m'entraîner avec quelques uns, d'en voir combattre beaucoup, j'en ai gardé une impression très nette : c'est que nous étions encore loin d'égaler les Américains.

Aux Etats-Unis, de nombreux pugilistes, totalement inconnus du public français, sont capables de se rencontrer avec nos meilleurs hommes ; j'estime que nous aurions tout au plus 10 à 12 hommes à opposer aux 300 meilleurs boxeurs américains.

Parmi, ceux-ci il en est deux qui n'ont surtout produit une grosse impression : le premier est Mike Gibbons avec lequel j'ai eu la bonne fortune de m'entraîner. Depuis mon retour, j'ai été assailli de demandes de renseignements, sur le terrible boxeur. Certains m'ont demandé si Gibbons était meilleur que Carpentier ; à cette question, je ne puis répondre n'ayant pas encore vu boxer Carpentier ; mais ce qui est sûr, c'est que dans une rencontre avec Dixie Kid, j'accorderai deux rounds à Dixie avant qu'il ne soit knock-out.

Et malgré cette bonne opinion que j'ai de Gibbons, je lui préfère un autre combattant, que je considère comme le meilleur Américain sans distinction de catégorie ; j'ai cité Mac Farland ; dans sa rencontre avec Kid Burns il m'a absolument enthousiasmé, et je n'étais pas le seul, je vous prie de le croire.

Un des bons souvenirs de mon voyage est ma rencontre avec Battling Nelson l'ancien champion du monde. On a dit que le Danois était fini, c'est absolument faux. Il est encore considéré aux Etats comme un des quatre meilleurs de sa catégorie ; l'âge est venu, il est vrai, et Nelson est moins terrible qu'autrefois, mais il n'en reste pas moins un combattant de grande classe J'étais impressionné lorsque je me trouvai face à face avec l'ancien champion, mais je n'en laissai rien voir et je fis de mon mieux.

Nelson est le type de l'infighter, c'est dire la grêle de coups dont il martelle ses adversaires, j'en fis l'expérience et ripostai du tac au tac, plusieurs fois même je l'ébranlai, mais il possède le don de se remettre très vite, ce qui explique qu'il n'a jamais été mis knock-out.

Une particularité généralement ignorée, c'est que Battling Nelson est sourd comme un pot, ses oreilles sont complètement déformées, n'ont plus rien d'humain et sont complètement fermées, aussi, l'arbitre est-il obligé, à chaque fin de round, de venir lui frapper sur l'épaule pour le prévenir.

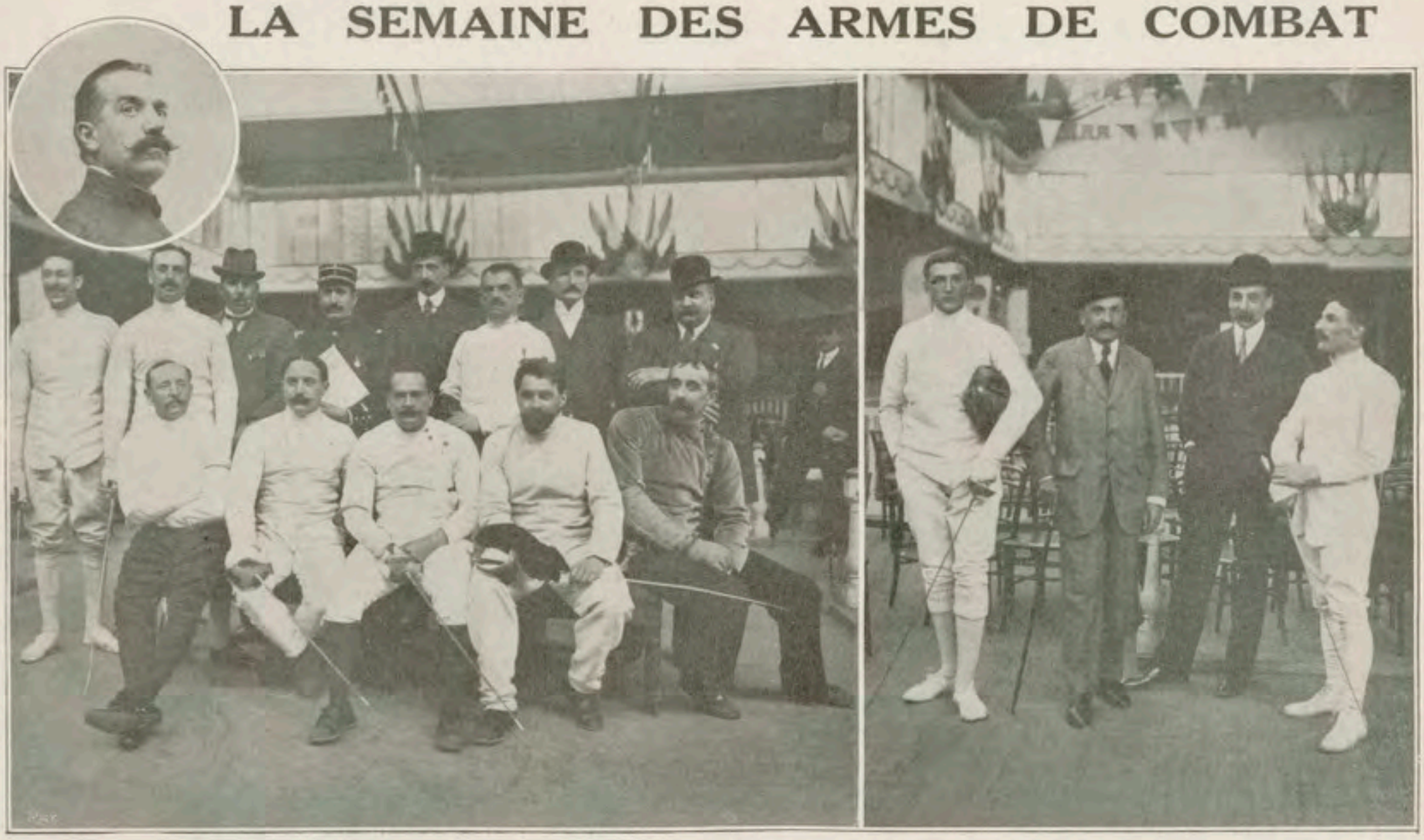
Le lendemain, la majorité des journaux m'accordaient la victoire et en toute justice je la méritais.

Du fait de ce combat, mon adversaire put s'acheter une nouvelle maison ; car très riche déjà, et possédant la moitié d'un petit village près de Chicago, il a pour ambition de posséder le village entier. Aussi, faut-il après chaque combat l'entendre supputer ce qu'il va pouvoir se payer avec le montant de sa bourse.

A part Nelson, j'ai rencontré beaucoup d'autres combattants de classe, ayant matché 27 fois. Mes adversaires les plus durs furent Joé Costes, Merchant, Young Dyson et surtout Matty Balvin qui eut la décision sur moi.

Louis de Ponthieu.

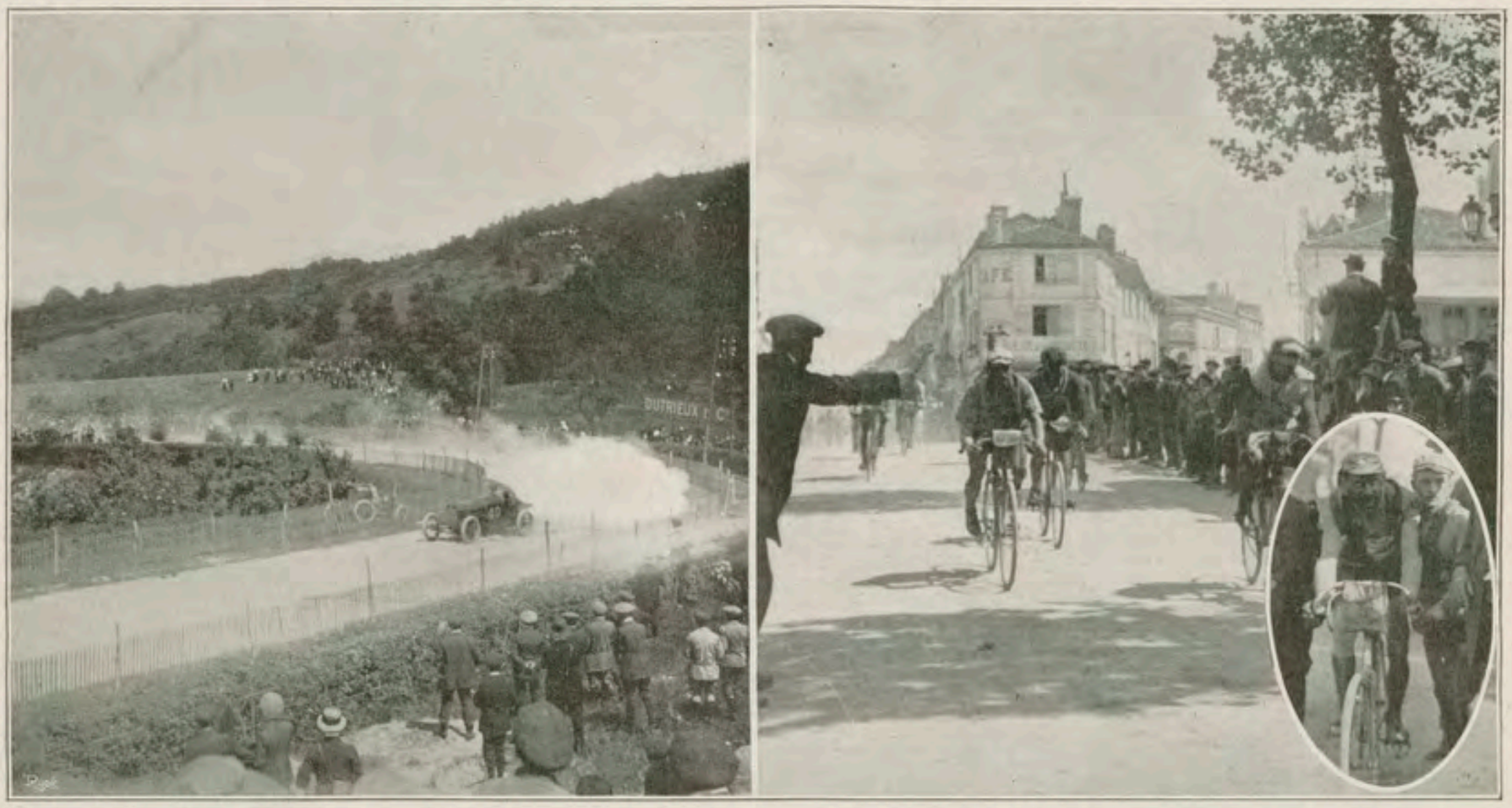
LA SEMAINE DES ARMES DE COMBAT



QUELQUES LAURÉATS DE LA GRANDE SEMAINE

A gauche, Championnat de sabre. Debout de gauche à droite : Ducret, 7e ; lieutenant Perrodon, 1er ; commandant Fleury, 8e. Assis, de gauche à droite : lieutenant de Mas-Latrie, 2e ; Lacroix, 3e ; Henry, 6e ; Knapen, 4e ; Hébrard, 5e. — A droite. L'équipe de la Seine-Inférieure, vainqueur de la Coupe départementale. De gauche à droite : Buchard, Eliot, Chastelain, Delvoye. — En médaillon, Henri Sangnier, vainqueur du championnat de pistolet.

LA COTE DE LIMONEST LES COUPES PEUGEOT



LE VAINQUEUR GRUA DANS UN VIRAGE

L'A. C. du Rhône a fait disputer dimanche dernier la course de côte de Limonest. Grua, sur sa Clément-Bayard 105 chevaux 1907, pris la première place du classement général, escaladant les 3 kil. 740 de la rampe, en 2 m. 24 s. 7/10.

LA COUPE DE LORRAINE ET CHAMPAGNE

Les deux étapes de cette coupe se sont disputées les 16 et 19 mai ; le vainqueur du classement général fut Paul Simon, sur bicyclette Peugeot, pneumatiques Continental, déja vainqueur de l'étape Nancy-Troyes. En médaillon, Paul Simon.

LE CARNET DU SPORTSMAN

UN QU'ON N'ATTENDAIT PLUS

Il y aura au programme de la réunion de dimanche prochain, au Parc des Princes, un nom qu'on n'était plus accoutumé d'y rencontrer, C'est celui d'un ancien champion de France et du monde, qui fut même, il y a quelques années, très populaire. Malheureusement pour ce champion de France, il n'était pas très fixé sur sa nationalité et, quand on ne sait pas exactement quelle est sa patrie, on conçoit qu'on n'éprouve pas un amour intense pour celle qui vous est finalement attribuée. Quand cette attribution même vous impose des devoirs, il peut arriver qu'on ne se sente pas très disposé à les remplir.

Au lieu de se préparer à défendre la frontière, le champion préféra la franchir. Il eut peut-être mieux fait d'en choisir une autre. Mais là, il se trouva très embarrassé, on ne pouvait lui donner sa licence, dans ce pays, parce qu'il était Français et l'Union Vélocipédique de France la lui refusait parce qu'il ne l'était pas assez. Il essaya de l'aviation, mais ne réussit qu'à s'y démolir en partie. Privé de son gagne-pain, le champion pensa à rentrer en France et à faire sa soumission. S'il se fut agi d'un pauvre diable, on eut commencé par le mettre au bloc et à le faire passer au conseil de guerre. Mais, pour notre homme, il en fut tout autrement. La première chose qu'il obtint, en rentrant en France, ce fut un congé, pour lui permettre de s'entraîner et de prendre part au meeting de la Pente-côte!

Je sais bien qu'il y a plus de joie au ciel pour un pécheur qui se repent... mais quel accueil va-t-on lui faire dimanche ? Si j'étais l'ex-champion, je me méfierais !

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 26 MAI. — Aviation. — Concours de l'Aéro-Cible.

DIMANCHE 26 MAI. — Automobile. — Meeting du Mans.

DIMANCHE 26 MAI. — Cyclisme. — Course Bruxelles-Spa (Indépendants).

DIMANCHE 26 MAI. — Cyclisme. — Parc des Princes (Championnat de vitesse).

DIMANCHE 26 MAI. — Hippisme. — Longchamp (Prix La Rochette).

LUNDI 27 MAI. — Cyclisme. — Arrivée de la course Bordeaux-Paris.

LUNDI 27 MAI. — Hippisme. — Saint-Cloud (Prix Flying Fox).

MARDI 28 MAI. — Boxe. — Match Henri Piet-Bailing Lacroix.

MERCREDI 29 MAI. — Boxe. — Match Ledoux-Gaillard.

JEUDI 30 MAI. — Hippisme. — Longchamp. (Prix Reiset).

VENDREDI 31 MAI. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (Prix Ajax).

Une ascension agitée.

L'autre dimanche, Alfred Leblanc faisait une ascension pour donner le baptême de l'air à une charmante cantatrice, Mlle Julienne Marchal, future pensionnaire de l'Opéra-Comique.

Hélas! le temps était très agité, les vents contraires se heurtaient dans les nues et la nacelle était ballottée sans cadence de droite et de gauche. Lorsque les aéronautes passèrent au-dessus de Longchamp, les sportsmen réunis autour de l'hippodrome furent tellement effrayés qu'ils crurent à une catastrophe imminente. Fort heureusement, il n'en fut rien. Le sphérique continua son vol échevelé à travers les remous et alla atterrir sans incident auprès de Compiègne, 45 minutes après le départ de Saint-Cloud. Grâce à la maëstria d'Alfred Leblanc, les manœuvres de descente s'effectuèrent avec douceur et Mlle Julienne Marchal, douée d'un courage que pourraient lui envier bien des hommes, n'avait qu'un regret : c'est que l'ascension soit déjà terminée.

Le héros du Circuit de l'Est est bien l'apôtre de la locomotion aérienne.

Exhibitions foraines.

Nous avons parlé des expériences réussies par Albert Berry, à Saint-Louis (Missoury) avec son parachute pour aviateurs, performances qui ont été renouvelées plusieurs fois avec succès. Or, une tournée va être organisée en Europe.

Berry avec son pilote, deux biplans, deux parachutistes hommes et une femme pour corser le spectacle, va arriver dans quelque temps et opérera d'abord en France.

Cette intention nous ramène à l'époque où, dans les foires, les aéronautes se lançaient en parachute et où les dompteurs se faisaient emporter dans les airs en dressant des lions! Triste! triste!!

Deux rescapés.

Ce fut une joie pour nous de trouver réunis l'autre jour dans nos bureaux deux rescapés de l'aviation : les valeureux Jules Védrines et Marc Pourpe, tous deux victimes récentes des accidents que l'on sait. Et il était curieux d'entendre ces deux héros de l'air se conter leurs projets, n'ayant aucun ressentiment à l'égard du sport qu'ils pratiquent, et pensant seulement au jour prochain où ils pourront reprendre la série de leurs exploits.

La musique en aéroplane.

Un lieutenant aviateur connu fit, l'autre jour, au camp de Mailly, une originale expérience. Il s'éleva avec un trompette comme passager et monta à 1.000 mètres. Avant de descendre en vol plané, il ordonna à son compagnon de prendre son instrument et de sonner la charge.

Le soldat s'exécuta ou plutôt essaya de s'exécuter, car le vent s'engouffrait dans sa trompette, qui formait entonnoir. Le malheureux s'efforçait de produire un son, mais la pression de l'air l'empêchait d'y parvenir. Il devenait cramoisi, verdâtre, puis livide. Le lieutenant se retourne et, très effrayé, le prie de s'arrêter :

— Il me faisait l'effet, dit-il en atterrissant, d'une grenouille à qui on fait fumer une cigarette.

Un " paper chase " automobile.

Le « Yacht-Club du Nord de l'Irlande », vient d'avoir une idée originale : il remplace son épreuve de côte par « une course aux papiers automobile ». Les voitures se rassembleront à 2 h. 30, à Belfast ; de là se rendront processionnellement jusqu'aux boulevards extérieurs qui servent à la ville de ceinture ; puis, on donnera le départ aux « chiens ». A chaque chien on imposera une allure différente, entre 15 et 20 milles, qu'il devra maintenir sur tout l'itinéraire, préalablement choisi par les « lièvres ». Les chiens devront, comme toujours suivre la piste de papiers. Rendez-vous final, à Cultra, où un thé général réunira chasseurs et gibier. On compte un beau succès mi-mondain, mi-sportif.

La motocyclette et la femme.

« Il y a, dit l'*Irish Cyclist*, un bel avenir en vue pour la motocyclette de dame. Et en vérité, pourquoi non? La machine moderne, avec son moteur perfectionné qui part au premier signe, son changement de vitesse, permet au sexe faible de se livrer à ce passe-temps, sans effort, ni ennuis. Aujourd'hui, faute d'entraînement, la moindre sortie à bicyclette, est pour bien des femmes, une cause de fatigue : la motocyclette est là qui lui permet de voir une amie, de se rendre aux links de golf, de la façon la plus agréable et la plus hygiénique. La femme d'aujourd'hui est assez adroite de ses doigts pour remédier aux légers dérangements de la machine, faire un ajustage. »

En faveur de la même thèse.

Grâce aux fourches à ressort, on n'a plus guère à compter avec la vibration, terreur des premiers temps. Les dames ne demandant pas de la vitesse, avant tout, peuvent adopter de petites multiplications, ce qui veut dire des machines à faible puissance et légères.

Après cela, bien entêtée celle qui résisterait aux séductions de la moto!

Un dimanche !

La balade cycliste — on ne saurait l'appeler une course — autour de Londres, dite « d'utilité », dont nous avons parlé récemment, se fera non pas un samedi mais un dimanche, pour pouvoir réunir un plus grand nombre de partants : ainsi en a décidé dans sa sagesse, le London Centre de la National Cyclist Union, qui organise l'épreuve. Le dimanche! naguère les « révérends » de l'église d'Angleterre se seraient levés comme un seul homme, à l'annonce de cet événement sacrilège, qui, aujourd'hui ne soulève pas un murmure. Il y a tout de même quelque chose de changé de l'autre côté du Ruisseau d'argent.

La boxe en été.

A la suite de notre enquête sur la boxe en été, nous avons reçu la lettre suivante de M. Charles-Henry Hirsch, l'homme de lettres bien connu, qui est un fervent du noble art :

« *Assurément, on devrait donner des combats de boxe en plein air, pendant l'été. Il faudrait organiser de* belles séances *et à des prix accessibles à tous, afin que le noble sport devint populaire. Il est le sport suprême, le plus pratique, celui qui, fortifiant les muscles et trempant le caractère, est, par excellence, propre à améliorer une race par la mise en valeur de qualité latentes en elle. Ah! mon cher confrère, que vous avez une belle et heureuse influence à exercer!* »

La majorité des compétences sportives, on le voit, se prononce nettement en faveur des combats en été. L'expérience, espérons-le, nous dira si cette innovation doit ou non s'implanter définitivement en France.

Un nouveau Salomon.

L'autre jour, à Colombes, pendant la finale du championnat militaire de football rugby, Allan Muhr, qui arbitrait, voit une faute commise par un Périgourdin. Aussitôt, il s'écrie :

— Mêlée!

Les Périgourdins protestent avec énergie, mais non moins énergiquement, l'arbitre réplique :

— Vous faites des histoires, c'est bien, alors, coup franc!

Et il l'accorde immédiatement. Certains spectateurs ne comprirent pas le sel de cette intervention.

Chez nos voisins.

Parmi les dernières bonnes performances de golf accomplies en Angleterre, citons celle de l'International anglais H. E. Taylor, qui, sur la piste de Richmond Club, dans l'épreuve annuelle des 36 trous, a triomphé, avec 73 — 73 = 146.

A qui la palme ?

Malgré la qualité des équipes étrangères, composées surtout d'éléments jeunes, malgré la présence parmi les Australiens du fameux Gregory, qui, de 1890 à aujourd'hui, a pris part « à un plus grand nombre de matches internations, qu'aucun cricketer vivant, et qui a ramassé dans ces matches le joli total de 2.087 points, — record! » nos voisins d'Outre-Manche ont confiance.

Tournoi triangulaire.

L'année 1912 doit être pour le cricket une année de record. L'Australie et l'Afrique du Sud ont envoyé deux fortes équipes disputer, avec la balle et la batte la suprématie au « Vieux Pays ». Cet été verra donc les trois plus puissantes contrées luttant pour le championnat de cricket. « Le programme de la saison comporte 9 rencontres internationales, savoir : mai 27, Australie v. South Africa (Manchester) ; juin 10, Angleterre c. South Africa (Lord's) ; juin 24, Angleterre c. Australie (Lord's) ; juillet 8, Angleterre c. South Africa ; (Leeds) ; juillet 15, Australie c. South Africa (Lord's) ; juillet 29, Angleterre c. Australie (Manchester) ; août 5, Australie v. South Africa (Rottingham) ; août 12, Angleterre c. South Africa (Oval) ; août 19, Angleterre c. Australie (Oval). En somme, ce que les anglais appellent un beau « tournoi triangulaire ».

La Coupe de Golf Excelsior.

Les joueuses de golf qui sont chaque jour de plus en plus nombreuses, s'entraînent en ce moment en vue de la *Coupe Excelsior* qui sera disputée le 5 juin pour la première fois au Golf de la Boulie et qui constituera le véritable Championnat de France de Dames, puisque, seules, les joueuses nées françaises pourront y participer.

De très jolis prix seront offerts par notre confrère et toutes celles de nos lectrices que ce sport intéresse peuvent espérer les gagner puisqu'il s'agit d'un handicap.

Un concours intéressant.

Rappelons qu'un *Concours de propagande* doté de plus de 3.000 francs de prix consistant en objets d'art et livres est réservé pendant l'année 1912 aux abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.

Voir les détails du règlement de cet amusant concours page 138 de notre *Carnet Multiprimes*.

Nouvelle à la main.

A Longchamp :

— Il gagne dans un fauteuil! Il gagne dans un fauteuil! crie la foule en délire.

— Qu'est-ce que ça veut dire dis, papa, demande un enfant à son père?

— Cela signifie que le jockey vainqueur a une position bien assise! JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 13 AU 20 MAI

ATHLETISME

JEUDI 16 MAI. — Championnats intercolaires. — *100 mètres* : 1. Gauthier (Duvignan), en 11 s. 4/5. — *Lancement du disque* : 1. Davesne (E.-N. Versailles) : 30 m. 33. — *110 mètres haies* : 1. Thierry (Violet), en 19 s. — *400 mètres haies* : 1. Planus (Condorcet), en 1 m. 3 s. 4/5. — *Saut en longueur* : De la Brosse (Sainte-Geneviève), 6 m. 82 — *400 mètres* : 1. Braissaud (Condorcet), en 56 s. 2/5. — *Saut à la perche* : 1. Aman Jean (Stanislas), 2 m. 9 s.

JEUDI 16 MAI. — Course à pied. — Senlis. — Robert se classe premier, en 11 h. 38 m., de l'étape Reims-Senlis, du circuit de l'Est.

DIMANCHE 19 MAI. — Course à pied. — La dernière étape Senlis Paris, du Circuit de l'Est est gagné par Robert en 6 h. 36 m. — Le classement général de l'épreuve (800 kilomètres) s'établit ainsi : 1. Louis Orphée, en 76 h. 22 m. 28 s. ; Robert, en 77 h. 11 m. ; 3. Devienne, en 78 h. 27 m.

DIMANCHE 19 MAI. — Prix Blanchet. — *110 mètres, haies* : 1. Ganderax, en 17 s. — *100 mètres, plat* : 1. Rullot, en 11 s. 4/5. — *400 mètres, plat* : Poulenard, en 50 s. 3/5. — *1.500 mètres, plat* : 1. Arnaud, en 4 m. 7 s. 4/5. — *400 mètres, plat* : 1. Fouache, en 53 s. 1/5.

AVIRON

JEUDI 16 MAI. — Nogent. — Le match a huit rameurs qui mettait aux prises le Club Nautique de France et le Cercle Nautique de Paris est revenu à celui-ci

CYCLISME

DIMANCHE 19 MAI. — Buffalo. — *Match Darragon-Lavalade* : Première manche (10 kilomètres) : 1. Lavalade, en 8 m. 4 s. 3/5 : deuxième manche (30 kilomètres) : 1. Lavalade, en 24 m. 2 s. 3/5.

Match Léon Georget-Seigneur (1 heure derrière tandems) : 1. Léon Georget (47 kilom. 775 m.) ; 2. Seigneur, à 6 tours

DIMANCHE 19 MAI. — Bruxelles. — Le Tour de Belgique est gagné par Odile Defraye avec 17 points devant H. Polissier, Blaise et Christophe

ESCRIME

VENDREDI 17 MAI. — Les Armes de combat. — *Finale du championnat international de sabre* (amateurs) : 1. Lieutenant Perrodon ; 2. Lieutenant de Mas Latrie ; 3. J. Lacroix.

SAMEDI 18 MAI. — Les armes de combat. — *Finale du championnat international d'épée* (professeurs) : 1. Piquemal et Lemaire ; 2. Surget et Bouché ; 3. Gibault.

HIPPISME

JEUDI 16 MAI. — Longchamp. — *Prix La Force* (2.200 mètres, 40.000 francs) : 1. Basse-Pointe, à M. E. de Saint-Alary (G. Stern) ; 2. Shannon ; 3 Cadet Roussel III. — P. M. : gag., 25 fr. 50 ; pl., 16 fr. 50, 28 fr. 50. — *Prix de Longchamp* (handicap, 2.400 mètres, 30.000 francs) : 1. Infortuné, au vicomte d'Harcourt (G. Bartholomew) ; 2. Galafron ; 3. Imrak. — P. M. : gag., 149 fr. ; pl., 40 fr., 17 fr. 50, 25 fr. 50

VENDREDI 17 MAI. — Maisons-Laffitte. — *Prix Paul Aumont* (2.400 mètres, 15.000 francs) : 1. Valmy V au Duc Decazes (T. Robinson) ; 2. Abel ; 3. Bolide II. — P. M. : gag., 22 fr. ; pl., 11 fr. 50, 17 fr. 50.

DIMANCHE 19 MAI. — Longchamp. — *Poule d'Essai des Poulichets* (1.600 mètres, 30.000 francs) : 1. Porte Maillot, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Superlipopette ; 3. Qu'elle est Belle II. — P. M. : 62 fr. ; pl., 27 fr. 50, 49 fr., 54 fr. — *Poule d'Essai des Poulains* (1.600 mètres, 30.000 francs) : 1. De Viris, au baron Gourgaud ; (J. Reiff) ; 2. Didius ; 3. Montrose II. — P. M. : gag., 37 fr. ; pl., 17 fr. 50, 88 fr., 19 fr. 50.

PISTOLET, REVOLVER, FUSIL DE CHASSE

MERCREDI 15 MAI. — *Le Pistolet*. — Prix off. — H. Fabars Gagnants des poules au pistolet : Sandoz, Montessier. — Gagnants des poules au revolver : Baron de Schonen, Berryer, Marquis de Créqui-Montfort.

VENDREDI 17 MAI. — *L'Assaut au pistolet*. — (balles Devillers) Gagnants des poules : Colonel Tickell (2), Davila, Alcobendas, Fellnet, Dr Devillers, Capitaine Faure

MERCREDI 15 MAI. — *Le fusil de chasse* — Gagnants : Geynet (2), Fleury.

CE QU'IL FAUT LIRE

L'équitation par Ch. Molier, collection Sports-bibliothèque. Le volume broché, 6 fr. Cartonné, 7 francs.

Comment on devient champion de courses à pied, par Jean Bouin Collection sportive à 1 fr. 25.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

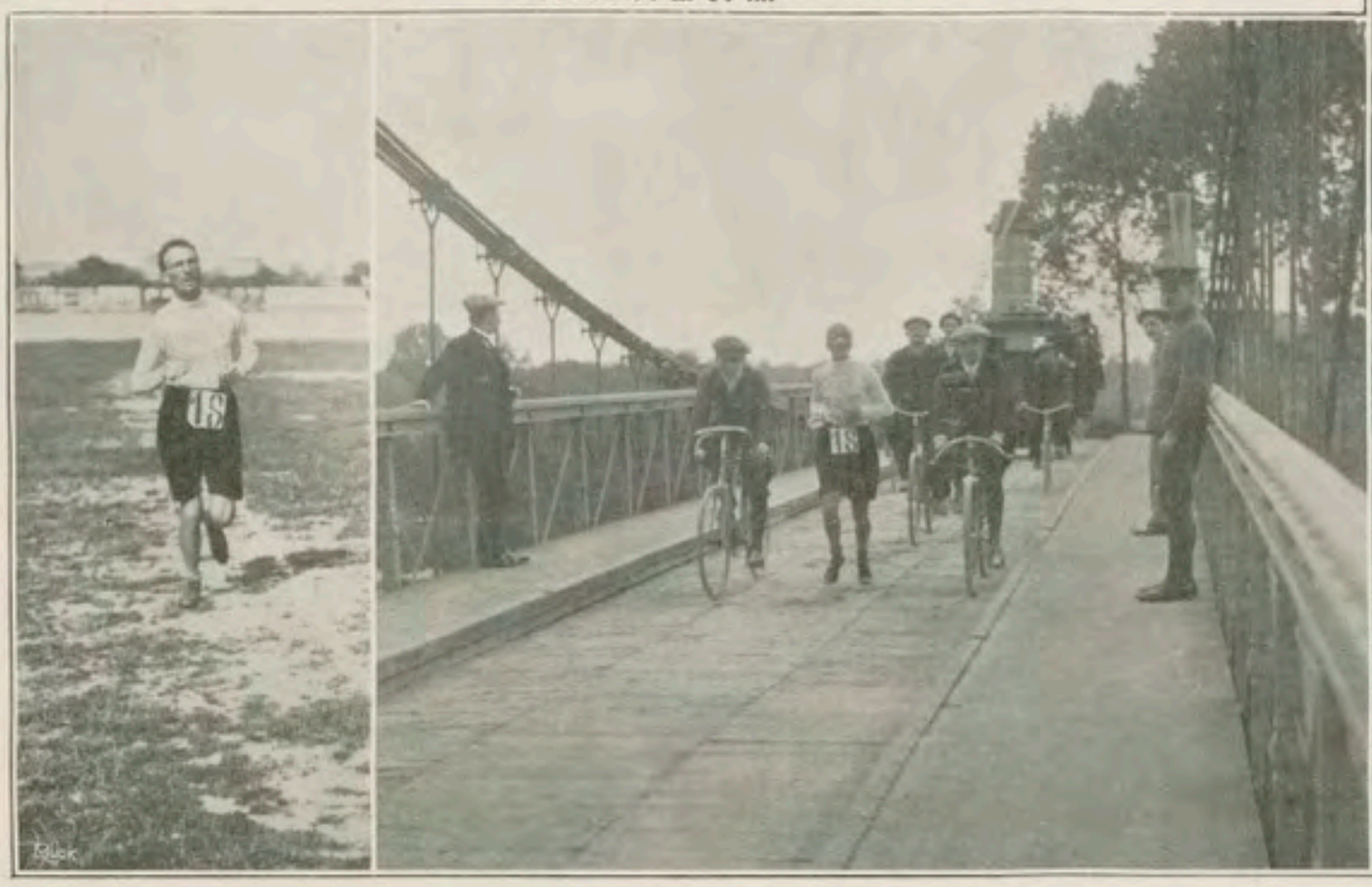
LE CIRCUIT DE L'EST

ROBERT A BEAUMONT-SUR-OISE

Le circuit de l'Est pédestre s'est terminé dimanche dernier. Les concurrents avaient dû parcourir 765 kilomètres en 7 étapes. Les leaders se suivaient de très près. La dernière étape fut remportée par Robert, mais Orphée, 2e, conservait cependant la première place du classement.

DEVIENNE AVANT CHATOU

Devienne, qui n'avait que 3 minutes de retard sur Robert, dans le classement général, avant la dernière étape, perdit dans celle-ci 1 h. 12 m. et se plaça 3e de l'épreuve avec 78 h. 26 m., alors que Robert, 2e, a fini en 77 h. 17 m.

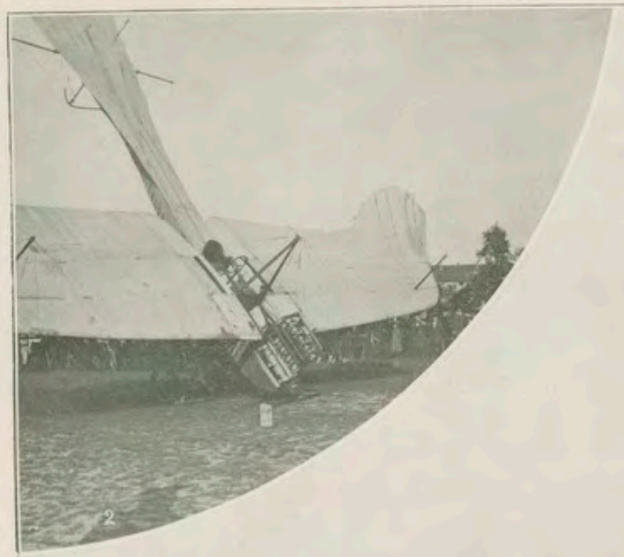


ORPHÉE DANS LA DERNIÈRE ÉTAPE

Orphée, quoique perdant sur Robert 23 minutes dans la dernière étape, conserve la victoire du classement général, ayant couvert les 765 kilomètres du parcours en 76 h. 28 s. A gauche, l'arrivée d'Orphée au Parc des Princes. Au milieu, il passe au pont de Beaumont. A droite, une petite fille lui remet un bouquet à l'arrivée.

LA VIE AU GRAND AIR

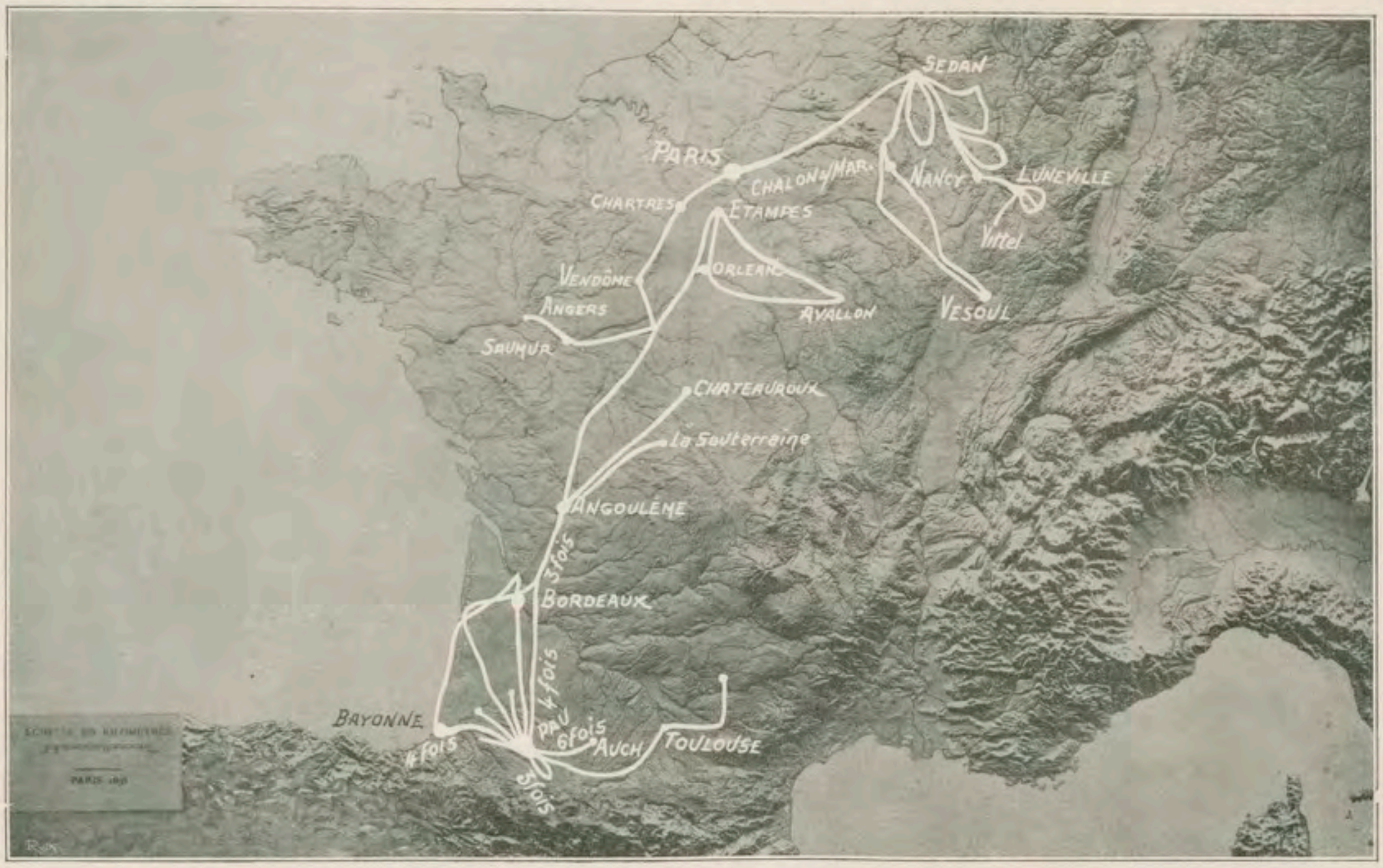
LES DIVERSES ÉTAPES DU CIRCUIT ALLEMAND D'AVIATION



SUCCÈS ET REVERS DES PILOTES D'OUTRE-RHIN

Le 12 mai a été donné le départ du Circuit du Bas-Rhin. Il comporte sept étapes de distance restreinte : Strasbourg, Metz, Sarrebruck, Mayence, Francfort, Carlsruhe, Fribourg, Constance. Dix-sept concurrents étaient engagés : treize officiers, un référendaire et trois ingénieurs. Le temps ne favorisa point les premières étapes et la consternation était grande en constatant que quatre aviateurs seulement arrivaient à Metz. A part Hirth, le parcours de 130 kil. fut couvert entre 13 et 29 heures. Il est vrai que le vent soufflait en tempête. 1. Krieger sur une copie du monoplan Nieuport évolue à Strasbourg. Dans le fond, l'aviateur Weib. — 2. L'appareil du référendaire Caspar, sous-lieutenant de réserve, après une chute. — 3. Le lieutenant Vogel von Falkenstein, en vol. — 4. L'ingénieur Hellmuth Hirth, sur biplan Français, le triomphateur du Circuit, est le seul ayant couvert les premières étapes dans un temps normal. — 5. L'appareil de Jeannin après son accident. — 6. Le dirigeable Victoria-Louise évolue à Strasbourg.

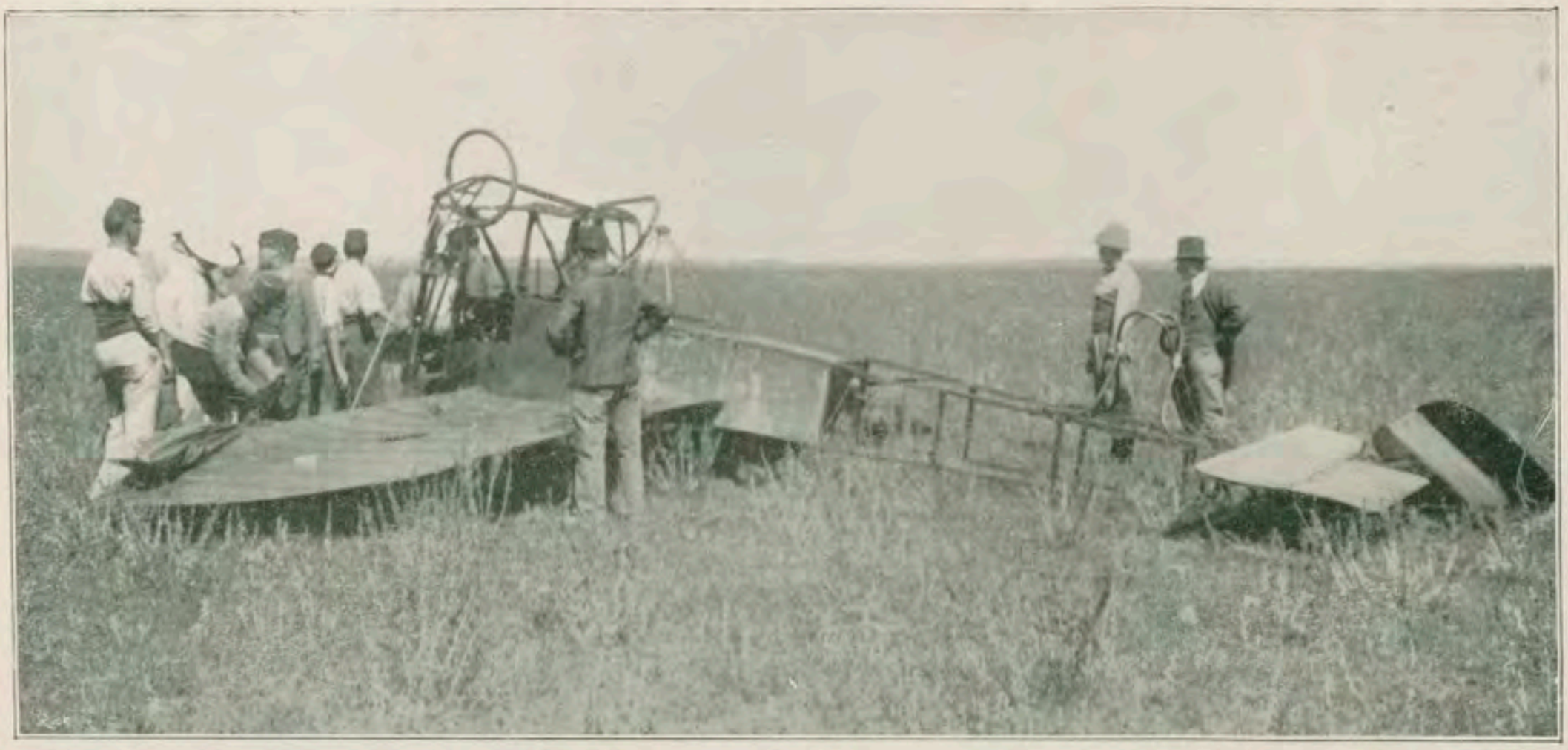
10.000 KILOMÈTRES EN UN AN



CARTE DES VOYAGES DU LIEUTENANT DE MALHERBE

Le lieutenant aviateur de Malherbe, l'un de nos plus remarquables pilotes militaires, a mis à son actif plus de 10.000 kilomètres en moins de 12 mois, sans compter les vols au-dessus des aérodromes et les raids inférieurs à 100 kilomètres. C'est là un résultat d'autant plus remarquable que le fameux aviateur a évolué par les temps les plus incléments et ne s'est jamais fait la moindre égratignure (*Détail technique : monoplan Blériot*).

UNE CHUTE DU LIEUTENANT DO-HU



L'APPAREIL APRÈS L'ACCIDENT

Récemment, au Maroc, le lieutenant Do-Hu parti de Rabat allait atterrir à Casablanca, quand les roues du train d'atterrissage rencontrèrent un fossé. L'appareil capota. Le lieutenant Do-Hu, avec un admirable sang-froid, se glissa sous son fuselage et se dégagea sans aucun mal. Les dégâts matériels furent peu importants.

COURSE A PIED

Nos Coureurs à pied

Les éliminatoires des Jeux Olympiques vont peut-être nous révéler de nouveaux champions.

Le retentissant succès de Gobert et de Germot à Stockholm nous a permis d'ouvrir par une double victoire la série des grandes compétitions sportives auxquelles vont donner lieu, pendant plusieurs mois, les Jeux Olympiques de 1912.

Pouvons-nous espérer que nos coureurs à pied nous vaudront de pareils résultats ?

Dans un précédent article, je répondais par la négative à cette question.

L'ignorance des vraies méthodes d'entraînement, et l'insuffisant recrutement de nos cadres, sont les deux causes principales de notre infériorité. Ceci, il n'y a qu'à le constater, et à le déplorer. Il est trop tard maintenant pour raisonner et tenter de trouver et d'appliquer les remèdes.

Voyons donc, plus simplement, comment se présente cette année le lot français, et quels hommes peuvent espérer se classer en tête dans chacune des principales spécialités.

Je dois tout d'abord constater que le seul fait que les Jeux Olympiques ont lieu cette année, a créé dans les milieux de la course à pied une émulation bien supérieure à celle des précédentes saisons. Un voyage à Stockholm est tentant, et, ma foi, tel indifférent, qui ne se serait pas entraîné pour aller courir à Colombes ou au Stade Français, s'est sérieusement mis au travail dans l'espoir de faire partie de l'équipe qui sera désignée pour aller en Suède porter les couleurs de la France.

Un exemple entre cent: Lesieur, est un homme admirablement doué pour le sprint; en 1906, après une saison de football qui lui révéla sa réelle vitesse, il s'aligna dans les championnats de France de 100 mètres et de 400 mètres sans réel entraînement préalable. Et sa seule qualité lui permit d'enlever les deux championnats avec une extraordinaire facilité.

Or, depuis, Lesieur avait dédaigné la course à pied, réservant toutes ses ardeurs à la saison de football.

Et pourtant, cette année, dès l'ouverture des pistes, il y réapparut, décidé à travailler sérieusement. Le pauvre Lesieur n'a d'ailleurs pas été récompensé de ses bonnes résolutions. Au cours d'un sprint, il s'est claqué un tendon. Adieu, les Jeux Olympiques et le voyage à Stockholm.

J'ai cité cet exemple, car il me paraît caractéristique. Partout, en France, on s'entraîne actuellement, et les éliminatoires françaises des Jeux Olympiques qui vont se disputer à Paris pendant les fêtes de la Pentecôte, nous vaudront peut-être la révélation de champions sur lesquels nous ne pouvons compter à l'heure actuelle; tel ce jeune de la Brosse gagnant, l'autre jeudi, du championnat interscolaire de saut en longueur sans élan. Ce potache a tout simplement réussi un bond de 6 m. 82. Et ceci vaut au palmarès du championnat interscolaire d'enregistrer une performance qui n'a presque jamais été atteinte dans le championnat de France depuis sa fondation, le meilleur saut effectué dans cette épreuve nationale ayant été celui d'Hervoche, en 1908, (7 m. 005) et le seul qui batte celui du champion scolaire de cette année. Les meilleurs sauts, dans le championnat de France, — celui que nous venons de citer étant excepté — ont été en effet : en 1907, Hervoche : 6 m. 76 ; en 1910, Delmes : 6 m. 68 ; en 1901, Choisel : 6 m. 64; en 1905 Guttierez : 6 m. 58.

On voit donc que les 6 m. 82 de de la Brosse constituent une admirable performance.

Donc, les éliminatoires des Jeux Olympiques nous vaudront-elles, par la concurrence qu'elles auront suscitée, d'autres pareilles révélations ?

En 100 mètres, Failliot bien qu'un peu lent au départ, par suite de son poids, marchera bien, mais il peut être battu par Samazeuilh. Lesieur a disparu, et le nouveau crack Gauthier a encore besoin d'une saison ou deux pour arriver à son apogée.

Par contre, Failliot, bien entraîné est absolument imbattable sur 400 mètres, distance qui convient admirablement à cette imposante machine à vapeur. Poulenard, s'il veut être sérieux, Mentrel et Laroche sont les plus qualifiés après lui.

Le 110 mètres haies est très ouvert. Notre indiscutable champion Meunier fait son service militaire, et, par suite, il n'aura probablement pas sa vraie forme. Dans ces conditions Lacourrège et de Ganderax ont la meilleure chance.

Pour le 800 mètres, Caulle a toujours la première chance. Il peut faire 1 m. 58, tandis qu'Arnaud, pour lequel la distance est trop courte, ne peut guère descendre au-dessous de 2 minutes.

Le 1.500 mètres donnera lieu à une lutte splendide. Bouin sera probablement qualifié d'office; sa présence nous eut valu une bataille admirable avec le vrai spécialiste de la distance, Arnaud, et le toujours redoutable Keyser. La lutte devrait être circonscrite entre ces deux hommes, à moins que Quilbœuf, très dangereux s'il est dans sa vraie forme, ne vienne les mettre d'accord. Mais la logique veut qu'Arnaud soit actuellement le meilleur: il vient encore de gagner le challenge du mille dans le temps réellement excellent de 4 m. 26 s. 2/5, ce qui, pour la première fois, bat le record de Delage établi à l'occasion de cette même épreuve, temps qui datait du 16 juin 1901 !

Sur les distances supérieures, jusqu'à l'heure, la supériorité de Bouin ne fait aucun doute.

Et enfin, en ce qui concerne le grand fond, intéressant par suite du fameux Marathon des Jeux Olympiques, notre seul homme paraît être le Marseillais Pautex ; mais, de ce côté, nous pouvons avoir des surprises, car beaucoup de nos coureurs, en province surtout, se sont mis à l'entraînement sur cette distance un peu spéciale.

Bouin est le seul qui puisse réellement être un champion du monde. Failliot a une qualité énorme, mais il n'a pu la faire jaillir encore complètement de la gangue un peu rude qui l'enserre. Lui, prétend pouvoir gagner.

— Je ferai 49 secondes, affirme-t-il. Or, le 400 mètres olympique fut gagné, il y a 4 ans, à Londres, en 50 secondes, mais après une bousculade terrible qui, comme par hasard, élimina les plus dangereux des sprinters américains.

Arnaud, enfin, s'il est dans un bon jour, peut figurer honorablement.

Et c'est tout.

Quant aux spécialistes des grands concours athlétiques, les sauts, les lanceurs de poids, de disque, nous en causerons dans un prochain article.

GÉO LEFÈVRE.

TENNIS

Les Championnats du Monde de Tennis

Ils se disputeront du 1er au 9 juin à Saint-Cloud.

C'est à un ami de la France, à un sportsman américain, qu'est due l'idée première des Championnats du monde.

M. Duane Williams, malheureusement disparu avec tant d'autres, dans la tragique catastrophe du *Titanic*, avait clairement vu l'intérêt qu'il y aurait à créer, pour le tennis, à côté des championnats internationaux, disputés sur l'herbe, à Wimbledon, une épreuve semblable, mais devant se jouer sur des terrains de terre battue.

Chacun sait la faveur, vraiment justifiée, dont jouissent aujourd'hui les courts en terre. Dans tous les pays d'abord, où le climat trop sec s'oppose à l'entretien de terrains en herbe, c'est uniquement sur courts durs que l'on joue, mais, maintenant, leur vogue gagne même l'Angleterre, et c'était vraiment combler une lacune, que de songer à la création de Championnats du monde où se rencontreraient les joueurs plus spécialement habitués à jouer sur des terrains durs.

LE PAVILLON DU STADE.

Cette proposition, que M. Williams avait eu la délicate attention de faire en premier à la France, y rencontra, d'ailleurs, un accueil très enthousiaste, et après avoir sollicité et reçu, de toutes les grandes nations, leur approbation, l'U. S. F. S. A., décidait de confier à un club de Paris, l'organisation de cette grande manifestation.

Les plans du Stade Français ayant été de beaucoup les plus satisfaisants, c'est à lui qu'échoit l'honneur de recevoir, au commencement de juin, l'élite des joueurs de tennis du monde entier.

Il ne sera pas banal, en effet, de voir se rencontrer, à Paris, des joueurs dont on entend depuis longtemps vanter la force et l'adresse, mais que la longueur du voyage a toujours fait hésiter à venir en Europe. Quel régal de pouvoir assister à un duel de la Suède contre la France ou de l'Allemagne contre l'Afrique du Sud !

Mais pour des luttes aussi palpitantes, il fallait une mise en scène grandiose et je dois dire que le Stade Français a très bien su l'aménager. Dans le cadre idéal des bois de Saint-Cloud, à côté des quatorze courts déjà existants, il a fait installer un courts d'honneur de vastes dimensions et entouré de superbes tribunes. Cette arène, digne en tous points des rencontres qui s'y disputeront, se trouve aussi à proximité d'un coquet chalet, pimpant neuf, où les joueurs trouveront des vestiaires confortables et une table bien servie.

Rien n'a été négligé, en un mot, pour faire des premiers Championnats du monde, sur terre battue, une manifestation très réussie, nul doute qu'avec la consécration des années, elle ne devienne tout à fait grandiose.

JACQUES QUELLENNEC.

NATATION

La Nage à l'étoile

Comment un passager du " Titanic " réussit à se sauver.

S'il ne s'agissait que d'ajouter une histoire extraordinaire à toutes celles qui dramatisèrent la fin du "Titanic", je ne vous raconterais pas l'aventure de Thomas Patrick Dillon, un des rescapés de la catastrophe. Mais elle illustre cette aventure, et de quelle façon saisissante ! la sagesse du conseil, donné ici même à nos compatriotes par Lefèvre en faveur de la natation encore trop négligée d'eux, et qui n'est pas seulement le plus délicieux mais le plus utile des sports.

Donc, le Titan des mers venait de heurter l'iceberg, et Thomas Patrick Dillon, avec ses camarades, s'évertuait au travail des pompes. Vain travail, l'eau gagnait. « Tout le monde sur le pont » ordonne un chef ; Patrick remonte et, je ne sais comment, se trouve poussé au bar, où l'un des stewards, « une bouteille de wisky dans chaque main », remplit des verres à la ronde « allons, les enfants, qui veut boire un coup ? Nous enfonçons ». Et Patrick but un coup, le coup de l'étrier.

Prologue du drame. Je cède la parole au héros.

Et alors le bateau plongea, je fus entraîné dans le bouillon. Et je descendis, plus bas, toujours plus bas. Je me souviens de mes efforts pour remonter, et qu'une force m'attirait en bas. Et puis, je ne sais plus comment, quelque chose me souleva et je revins à la surface. Je me tournai vers le point où le navire avait coulé, et je vis à une douzaine de mètres, encore en l'air, sa poupe, qui presque aussitôt disparut ».

Et c'est la lutte qui commence, la véritable « struggle for life ». Mais Patrick a du courage et sa bonne humeur irlandaise ne l'abandonne pas « je savais que j'avais de l'ouvrage, mais j'entonnai quelque « Salut Marie », me plaçai sous la protection de la vierge bénie, et tâchai de prendre du large.

L'eau était glacialement froide. Autour de moi, je voyais, j'entendais confusément un grouillement plaintif d'êtres qui luttaient, parmi les débris ; l'air était plein de gémissements...

Je suis un nageur puissant (c'est nous qui soulignons le propos) mais j'eus du mal à me dégager de la foule. D'aucuns nageaient, d'autres se raccrochaient aux épaves. Un jeune homme appelait : « Maman, maman. » Tout d'un coup, Patrick se sent « cramponné ». Il sait que « ce sera fatal », à son tour « il empoigne son agresseur à la gorge » ; tous deux coulent ; quand ils remontent, l'autre s'éloigne. Enfin, voici Patrick hors de l'affreuse mêlée « sitôt que j'eus mes coudées franches, je me mis à nager comme pour une course. Derrière moi, l'horrible masse de plaintes, me poursuivait, montant et descendant ; oh ! je l'entends encore... » Tout en nageant, il rencontre un ami, accroché à une planche, trop petite pour deux ; « je m'y reposai une seconde : « Courage, Johnny ». — Et lui de répondre : « Ça va, Paddy » et il me dit qu'il avait aperçu une lumière là-bas, et son geste indiquait un point dans l'ombre ; je pris comme guide une étoile plus brillante dans la direction signalée, et m'éloignai : « Au revoir, Johnny »... Je ne l'ai pas revu. » Et c'est non la marche, mais la nage à l'étoile. Pas un bateau de sauvetage « j'étais si engourdi que je n'avançais plus qu'à peine, et je sentais ma tête s'en aller ; si faible, que je ne voyais plus mon étoile. Dans un dernier souffle je criai : « bateau, bateau ! » Et justement, il y avait un bateau là, qui entendit et repêcha le pauvre Patrick. Il était temps. « J'ai dû nager vingt bonnes minutes. » Bonnes, si l'on veut, il faut s'entendre.

PAUL HAMELLE.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Comment trouvez-vous la panne ?

Dans le numéro du 11 mai, M. Pral demandait un moyen pratique, pour trouver la bougie occasionnant les ratés du moteur et cela sans aucun démontage.

Le seul moyen, vraiment pratique, que je connaisse, c'est d'ouvrir tous les robinets de décompression à la fois. On peut voir aussitôt quel est le cylindre où ne se produit pas l'explosion.

Je me suis d'ailleurs entretenu de ce procédé auprès des constructeurs-mécaniciens et tous m'ont dit que c'était le seul moyen de trouver la panne, si l'on ne veut rien démonter.

D. Z.
Abonné.

On trouve une panne de bougie « sans rien démonter » :

1° En posant successivement la main sur le moteur et en face de chaque bougie. L'endroit le moins chaud, correspond à la bougie qui ne « donne pas ».

2° (Avec un peu de courage). En touchant à même le sommet de chaque bougie. Celle qui ne vous occasionnera pas de commotion est celle qui ne donne pas (au cas seulement où la panne provient des fils, et non en cas d'encrassage).

3° Sur une voiture « Ford », en isolant des doigts, successivement les 4 trembleurs, situés sur le tablier de la voiture, sans avoir à quitter son siège.

On isole ainsi un à un les 4 cylindres, et le moteur s'arrête quand on laisse seulement marcher le cylindre dont la bougie est en panne.

André Martin,
Saint-Affrique.

Y a-t-il des aviettes qui volent ?

Oui, il y a des aviettes qui volent, et j'en ai vu une, il y a déjà quelque temps, voler, sur une très petite distance, il est vrai ; mais le pilote s'élançait par ses propres forces, et sans aucune machine roulante, telle que bicyclette, etc...

Pour être plus précis, c'est V. Lamothe qui a réalisé cet exploit, le 30 janvier dernier, alors qu'il n'y avait aucun prix de fondé. Lamothe est, je crois, engagé dans le prix Peugeot, et s'il prend le départ, sa réussite est certaine.

L'appareil avec lequel il s'est enlevé, est un planeur cellulaire, et après une dizaine de mètres de parcours à terre, il a facilement décollé et parcouru une distance de 3 mètres environ, mais la taille trop grande de sa machine, l'a fait capoter en retombant et elle s'est brisée.

En effet, où est l'impossibilité ? Lamothe, avec qui j'ai causé ce jour-là, m'a dit avoir pleine confiance en la locomotion sans moteur.

Du reste, voici le résumé de ses impressions. « L'aviation sans moteur, dit-il, c'est la moto sans moteur, c'est une diminution des véritables aéroplanes, un poids plus petit ; donc, une moins grande force nécessaire, et l'homme, en utilisant sa force comme il le faut pour ce cas, doit voler par ses propres moyens. »

Le 2 juin sera donc une grande journée pour le Sport français, et les résultats que l'on en obtiendra seront, à n'en pas douter, des plus utiles.

Robert Deveac,
Paris.

QUESTIONS NOUVELLES

Peut-on varier la surface des ailes d'un aéroplane ?

Peut-on, lorsqu'un aéroplane est en plein vol, varier la surface de ses ailes sans altérer sa stabilité ? Si l'on diminue cette surface, en résultera-t-il une vitesse plus grande pour l'appareil ? Si on l'augmente à l'atterrissage, cette opération sera-t-elle plus facile par suite d'un ralentissement ? Ce mouvement nuira-t-il à la stabilité ?

A. Camus,
Speyer, Bavière.

L'action de l'hélice dans les aéroplanes.

Comment évite-t-on dans les aéroplanes actuels, qui n'ont qu'une seule hélice, la tendance au renversement que provoque celle-ci ? Dans les premières expériences d'aviation, on employait un poids compensateur, il a été supprimé : par quoi est-il remplacé actuellement ?

P. de Marzolles.
Placé d'Augiran, Mende (Lozère).

Le casque en cuir est-il efficace ?

Veuillez avoir l'obligeance d'insérer cette question dans votre petit dictionnaire sportif.

Le casque en cuir est-il vraiment efficace pour protéger l'aviateur ? Et Védrines se serait-il relevé absolument indemne après sa terrible chute d'Epinay ?

Nemo d'Herouville.
Amiens (Somme).

Quel est l'équipement pratique du touriste ?

Je vous serais très reconnaissant de me répondre à la question suivante : Quel est le moyen le plus pratique à un touriste qui veut emporter le strict nécessaire pour un voyage d'environ douze à quinze jours ? La plus grande partie du voyage effectuée à bicyclette et dans une région montagneuse, par exemple, pour faire la route des Alpes ? Est-ce le porte-bagage ou le sac touriste type alpin ou suisse ?

Marius Guidot.
Meursault (Côte-d'Or).

Accorderiez-vous le coup ?

Permettez-moi de demander votre arbitrage dans une légère discussion que j'ai eue il y a quelques jours pendant une partie de tennis.

Une balle lancée de O est allée tomber en A ; mais en rebondissant, par suite d'un vent assez violent, au lieu de tomber en U, est revenue en O, sans qu'aucun joueur l'ait touchée. Accorderiez-vous le coup à O ou à U ? Vous avez déjà répondu à une question analogue sur le rugby.

P. R.,
Amiens.

TRICK.

NOS GRANDES USINES

UNE ECOLE MODÈLE D'AVIATION

Un aviateur célèbre disait un jour qu'il avait eu moins de mal à apprendre à conduire un aéroplane qu'à monter une bicyclette. Il y avait sans doute un peu d'exagération dans son affirmation, mais il est certain qu'avec le degré de perfection qu'ont aujourd'hui atteint les aéroplanes, leur maniement est facile à apprendre s'il s'agit d'un bon appareil et si le néophyte possède les qualités primordiales de sang-froid et de décision sans lesquelles on ne saurait prétendre à devenir un bon aviateur, d'autant plus qu'on est arrivé aujourd'hui à diminuer autant que possible les difficultés inhérentes aux débuts et à rendre l'aéroplane docile, même entre des mains tout à fait inexpertes.

Ce qui a détourné dès l'abord bien des sportsmen de l'aviation, c'est la crainte de « la casse ». « La casse »!! source de profits scandaleux pour des industriels sans scrupules qui ne voyaient dans l'apprentissage de l'aéroplane qu'une manière de faire payer cher des « bouts de bois » aux amateurs trop confiants.

De grandes maisons d'aéroplane comme les établissements Robert Esnault-Pelterie ont voulu réduire au minimum les risques d'accidents aux débutants, accidents qui, du reste, peuvent être également dommageables à la bourse et à la vie de l'aviateur.

M. Robert Esnault-Pelterie, un des pionniers de l'aviation, a donc créé des appareils-écoles qui, leur nom l'indique d'ailleurs, sont destinés à permettre aux apprentis de se familiariser avec le maniement de l'appareil, tout en ayant un minimum de risques possibles.

Ces appareils-écoles méritent une description particulière.

Contrairement à ce qui s'est fait trop longtemps, les appareils-écoles sont des appareils neufs, d'un type voulu et déterminé, spécialement établi et réservé pour l'école.

Les débutants sont d'abord emmenés par le chef-pilote, sur de grands appareils à deux places : les surfaces portantes sont aussi grandes que possible et la vitesse ne dépasse pas 80 kilomètres à l'heure, afin de ne pas effaroucher au début l'apprenti pilote, par des allures trop rapides.

Pour que l'élève puisse se rendre compte de la manœuvre, en même temps que le chef-pilote, il a tout un système de commandes conjuguées avec celles du professeur. Il s'habitue ainsi instinctivement à exécuter à chaque instant la manœuvre correcte nécessaire à la bonne conduite de l'appareil.

En cas de fausse manœuvre de sa part, M. Robert Esnault-Pelterie a très judicieusement constitué le levier de l'élève par un système articulé qui se déclanche entre les mains de celui-ci lorsque le pilote veut résister aux mouvements de l'élève.

Dès que ce dernier a pris ainsi l'habitude de l'air et automatiquement celle de la conduite des appareils, avant de le laisser voler seul à une grande hauteur, on lui confie un appareil appelé à l'école R. E. P., « appareil à rouler ». C'est un petit aéroplane avec lequel le débutant ne court pas le risque de se voir, contre sa volonté, emmené à grande hauteur. Il est réglé seulement pour faire de petits bonds.

Quand le débutant a, par les moyens précédents, acquis une maîtrise complète de l'air, on lui confie un appareil muni d'un moteur 60 HP avec lequel il passe généralement les épreuves du brevet du premier coup.

Depuis 1907, M. Robert Esnault-Pelterie a établi, à Buc, son aérodrome et on y peut rouler en toute tranquillité avant d'oser voler.

Quand les ailes « poussent » au débutant, il peut faire des lignes droites, de plusieurs kilomètres, avant de s'essayer aux virages.

C'est là que se sont entraînés ou s'entraînent les officiers aviateurs, parmi lesquels nous pouvons citer les capitaines de Chaunac, Lelarge, Coville les lieutenants Maurice, de Lussigny, Campagne, Précardin, Bruguière, Hantz et Garde.

C'est également à Buc, que M. Robert Esnault-Pelterie a exécuté ses premiers vols dont tous nous avons gardé le souvenir.

C'est aussi à Buc que nous avons vu les beaux vols du capitaine Wood, de Gibert, Hamet, Bobba, Gordon Bell, Laurens, Granel, Scolefield, Martin, Johnstone, Correard, Loew et Rougier.

Le chef-pilote de l'aérodrome est Amerigo, homme consciencieux, habile, de grand sang-froid. C'est lui qui a formé la plupart des pilotes ci-dessus et c'est entre ses mains que sont actuellement les six officiers turcs envoyés par le gouvernement ottoman, pour former le premier corps d'aviateurs militaires turcs. On sait, en effet, que ce sont les établissements Robert-Esnault-Pelterie qui ont été chargés de l'organisation technique de l'aviation militaire en Turquie.

A l'aérodrome de Buc, les appareils ne manquent pas. Tous les types, une, deux et trois places en usage, course, voyage, type militaire, etc... sont représentés et les hangars permettent d'abriter une vingtaine d'appareils.

Un atelier de réparations, des magasins, un vestiaire, des lavabos, tout le confort moderne y sont installés.

Les hangars sont éclairés à l'électricité. Des phares puissants permettent les atterrissages de nuit. Les machines qui servent à la réparation sont mues électriquement, le téléphone est à la disposition des élèves, un poste météorologique permet toutes les constatations d'état atmosphérique.

Les facilités de communication avec Paris, sont extrêmement nombreuses. Un service de voitures réunit en outre l'aérodrome avec Versailles, dont il est seulement à quelques kilomètres.

Buc est l'aérodrome le plus rapproché de Paris, le plus confortable, et il constitue une école modèle à tous les points de vue.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

Les Sociétés et les accidents du travail.

On sait que des lois du 9 avril 1898 et du 12 avril 1906 édictent des règles spéciales de responsabilités à la charge des patrons industriels ou commerçants, en faveur de ceux de leurs ouvriers qui sont victimes d'accidents du travail ; c'est-à-dire d'accidents leur survenant au cours ou à l'occasion du travail, des fonctions dont ils ont été chargés.

Tout d'abord, il est à noter que le législateur ayant entendu n'assujettir aux règles de responsabilité que les industriels et commerçants, les sociétés sportives, qui ne sont revêtues d'aucune de ces deux qualités, y échappent en principe. Ainsi, un sieur G..., au service du Racing Club de France, et l'un des gardiens du terrain de Colombes, étant tombé du toit d'un bâtiment peu élevé et s'étant légèrement blessé, entendit en vain se faire indemniser, en invoquant le bénéfice des lois de 1898 et 1906. Le tribunal civil de la Seine rejeta sa demande par un jugement en date du 2 février dernier, en se basant sur ce que le R. C. F. est non pas une entreprise commerciale, mais une association sportive, employant toutes ses ressources aux dépenses nécessitées par un objet sportif ; et sur ce que là où il n'y a pas recherche de bénéfices, il n'y a pas de commerce et par suite pas d'assujettissement à la loi sur les accidents du travail.

Une solution analogue était déjà intervenue antérieurement, et dans des conditions peut être plus délicates, au profit d'une société hippique :

Un sieur A..., employé de la Société des Steeple-Chases en qualité de garde-barrière, ayant eu, le 1er décembre 1910, au champ de courses d'Auteuil, à la suite d'une poussée de la foule, la main droite engagée dans une barrière et serrée très fortement, alors qu'il voulait fermer cette barrière après une course, demandait que la Compagnie à laquelle la Société s'était assurée, fût condamnée à lui servir la rente prévue aux lois sur les accidents du travail.

Bien qu'ayant perçu des primes pour garantir ce genre d'accidents, cette Compagnie d'assurances plaida l'inapplicabilité de la loi en cette circonstance ; et elle vit son moyen de défense accueilli par jugement du tribunal de la Seine, en date du 26 décembre 1911 :

Les associations de courses dûment autorisées, telles que la Société des Steeple-Chases, ne sont pas, dit ce jugement, des sociétés commerciales, puisqu'elles n'ont pas pour but la réalisation de bénéfices à répartir entre les associés (Cassation, chambre des requêtes, 2 janvier 1894) ; elles sont seulement constituées dans un but d'intérêt général pour le développement des races chevalines, ainsi que cela résulte notamment de l'exposé des motifs du projet de loi, ayant pour objet de réglementer l'autorisation et le fonctionnement des courses de chevaux, déposé à la Chambre des députés, le 11 mars 1911 et au Sénat, le 14 mai suivant, ainsi que des Rapports présentés dans ces deux Assemblées, et des termes mêmes de l'article 2 de la loi du 2 juin de la même année à laquelle le dit projet a donné naissance.

En vain, le garde-barrière A..., avait-il, à l'appui de sa demande, invoqué le droit perçu à l'entrée du champ de courses : ce droit, lui ont répondu les juges, n'étant exigé que pour aider les sociétés de courses, aux termes mêmes de leurs statuts, à se couvrir des dépenses nécessitées par l'organisation même des courses et leur fonctionnement, ne saurait être considéré comme une recette destinée à produire un bénéfice commercial.

Enfin, le tribunal a refusé, contrairement à ce que lui demandait A..., de voir dans un champ de courses un de ces « chantiers » auxquels la loi est applicable ; il a estimé que le mot « chantier » ne peut viser que les lieux où des ouvriers travaillent en commun.

De ces deux décisions, il ressort donc nettement que les sociétés purement sportives échappent complètement aux lois sur les accidents du travail. Mais il est bien certain que la même faveur ne s'étend pas aux établissements qui, tout en organisant des réunions, manifestations, attractions ou spectacles sportifs, ont en réalité le caractère d'exploitations commerciales et poursuivent la recherche des bénéfices.

J. Imbrecq,
Avocat à la Cour de Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

M. Raidmond, essayant aux environs de Paris l'aviette dont il est l'inventeur.

Le match d'Association, disputé le 16 mai, entre l'équipe de l'U. S. F. S. A. et celle des Patronages, est revenu à la première.

Miss Lowther, une des meilleures escrimeuses anglaises, a tiré en assaut contre M. Georges Breitmayer, au Cercle Volney.

M. Perrin de Brichambaut, breveté après 9 jours seulement d'apprentissage.

Le maréchal des logis, Olry de Saint-Sernin, se dispose à emmener sa fiancée en aéroplane.

L'équipe du Club amical des Nouvelles Galeries, qui s'est distinguée en triomphant à la Piste Municipale de toutes les équipes qui lui étaient opposées.

M. Louis Busson expose aux Artistes Français la statue d'Auguste Severo.

En Allemagne, il existe des clubs athlétiques pour les jeunes filles. Notre photographie représente un saut d'ensemble effectué par les membres d'un de ces clubs.

Deux rescapés de l'aviation : Marc Pourpe et Védrines se félicitent de leur chance.

Darragon et son chien policier « Gussie » qui lui a valu une brutale entrée en matière avec un agent de police.

Une sortie de la Société Vélocipédique Métropolitaine au mois de mai 1882 : 1. Debisse ; 2. Despaigne ; 3. Delahaye ; 4. Rehn ; 5. Devillers ; 6. Roginsky ; 7. Gautier ; 8. × ; 9. Colvin ; 10. Mercier ; 11. × ; 12. Pagis ; 13. Viltard ; 14. Hénon ; 15. Grossin ; 16. Rigaud ; 17. Roguet ; 18. Clément ; 19. de Civry.

Le capitaine aviateur Valdemar Jungmeister, appartenant à l'armée russe, vient de faire de beaux débuts à Pau.

A Meulan, sous la direction du Lt Delage, il a été procédé à de très intéressantes expériences d'hydro-aéroplane avec un monoplan muni de flotteurs d'un modèle nouveau.

Decugis abattu Laurentz dans une demi finale du championnat de Paris.

Le char funèbre à traction électrique que l'on peut voir circuler dans les rues de Gênes.

Le capitaine aviateur Echeman était un fervent des sports d'hiver.

Les obsèques de cette victime de l'air, ont été célébrées le 18 mai à Etampes au milieu d'une affluence considérable ; le corps a été transporté ensuite à Montreuil.

Il a été procédé, dans la vallée de Chevreuse, à des expériences de ravitaillement d'une armée fictive par un convoi automobile de réserve.

Les championnats interscolaires d'athlétisme se sont disputés le 16 mai à St-Cloud. R. de la Brosse (Sainte-Geneviève), dans le saut en longueur, a réalisé une superbe performance, sautant 6 m. 82. Notre photographie représente un saut dans le 400 mètres haies qui fut gagné par Planus (Condorcet) en 1 m. 3 s. 4/5.

Le 16 mai devait se disputer au Parc des Princes la Coupe Gordon-Bennett des cerfs-volants, mais le mauvais temps empêcha l'épreuve.

HIPPISME

Le Prix La Rochette

A propos de l'épreuve de demain

C'est dimanche que seront courues à Longchamp les secondes manches du *Prix La Rochette*, réservées l'une aux pouliches l'autre aux poulains de trois ans.

Les conditions tout à fait spéciales de cette épreuve sont dignes d'attirer l'attention du lecteur. Le Prix La Rochette est un triennal, c'est-à-dire qu'il est disputé en trois années; les engagements sont faits dans les premiers jours d'août, alors que les candidats ont atteint déjà leur deuxième année, et les chevaux ainsi engagés peuvent courir ce prix d'abord à deux ans, puis à trois et enfin à quatre ans.

Il y a donc trois manches ; mais celles qui sont ouvertes aux deux ans et aux trois ans sont chacune séparées en deux épreuves réservées l'une aux pouliches, l'autre aux poulains. Seule la manche des quatre ans réunit les représentants des deux sexes.

En outre, chaque propriétaire n'a le droit d'engager qu'une pouliche et un poulain. Les deux premières années, cette pouliche et ce poulain sont admis à courir les épreuves qui leur sont respectivement réservées; l'un deux seulement, pouliche ou poulain, est admis à courir l'épreuve de la troisième année.

Une autre restriction impose au cheval qui prend part à la course l'obligation de n'avoir jamais cessé d'appartenir à l'éleveur qui l'a fait naître.

Cet ensemble de conditions avait pour but de favoriser le petit éleveur qui exploite lui-même la carrière de courses de ses produits. Dans les grandes épreuves dont les engagements se font à l'avance, les propriétaires qui entretiennent un élevage important, inscrivent un nombre élevé de candidats : ils sont ainsi à même de choisir, à la veille de la course, le représentant le mieux qualifié pour porter leurs couleurs. Ils ont un avantage sérieux sur l'éleveur modeste qui n'a qu'un ou deux produits à engager.

Ici, les chances sont égales, du moins théoriquement. Grand ou petit, l'éleveur n'a droit qu'à deux inscriptions, une pouliche et un poulain. Ce qui semble empêcher la réalisation pratique de l'égalité des chances, c'est le choix de la date pour la clôture des engagements. Cette clôture est fixée aux premiers jours du mois d'août de la deuxième année des candidats, c'est-à-dire à une époque où ces derniers sont suffisamment entraînés pour que l'on puisse se faire une idée approximative de leur valeur. Or, les écuries dans lesquelles cette appréciation de la qualités'exerce avec le plus de chances de succès sont précisément celles où les pensionnaires sont nombreux : ce sont, en tout cas, celles où l'on peut choisir, tandis que les autres, avec un ou deux représentants, engagent tout leur contingent.

Puisqu'il est nettement entendu que l'allocation du Prix La Rochette constitue une prime à l'éleveur, ne serait-il pas préférable d'avancer la date des engagements? On arriverait ainsi à récompenser celui chez lequel la recherche d'un croisement intéressant a été couronnée de succès; tandis qu'à l'heure actuelle, il suffit d'un simple essai entre des animaux déjà entraînés pour guider le choix du cheval à engager.

Les sportsmen sont d'ailleurs au courant de cette façon de procéder : car, chaque année, ils notent avec soin, pour chaque écurie importante, ce qu'ils appellent la nomination pour le Prix La Rochette. Ce qui ne veut pas dire, il faut le reconnaître, que cette nomination s'affirme toujours, par la suite, comme le meilleur représentant de l'écurie : nombreux sont les cas où l'événement contraire se produit. Nous nous amuserons un jour à en réunir les exemples les plus intéressants.

Le Prix La Rochette a été fondé en 1882 : il s'appelait alors le Prix Triennal; ce n'est que depuis 1889 qu'il porte son nom actuel, hommage rendu à la mémoire du baron de La Rochette. Il comportait seulement trois épreuves, dans lesquelles les représentants des deux sexes étaient réunis et pour lesquelles chaque propriétaire n'avait droit qu'à une inscription, poulain ou pouliche. Après 1906, la manche des deux ans et, depuis 1907, celle des trois ans, sont séparées en deux épreuves, l'une pour pouliches, l'autre pour poulains : chaque propriétaire a droit à deux inscriptions, un poulain et une pouliche.

On dispute ainsi chaque année cinq Prix La Rochette; un pour pouliches de deux ans et un pour poulains de deux ans, courus tous deux à Chantilly, sur 1.100 mètres, dans la première quinzaine de septembre; un pour pouliches de trois ans et un pour poulains de trois ans, courus tous deux à Longchamp sur 2.200 mètres dans la deuxième quinzaine de mai (ce sont les épreuves de dimanche prochain); un pour poulains et pouliches de quatre ans, couru à Chantilly sur 4.400 mètres, dans la première quinzaine de juin.

De 1882-1884 à 1905-1907 il y a eu 24 triennaux avec trois épreuves chacun. Sur les 24 vainqueurs de deux ans, on compte 15 mâles et 9 femelles; sur les 24 vainqueurs de trois ans, 23 mâles et 1 femelle; sur les 24 vainqueurs de 4 ans, 18 mâles et 6 femelles. Cette répartition entre les sexes est très normale : la manche des 3 ans se disputait à une époque où les femelles sont dans un état d'infériorité marquée vis à vis des mâles ; c'est ce qui explique l'unique victoire acquise par les femelles ; cette victoire fut d'ailleurs remportée bien juste en 1887 par Bavarde; elle battait d'une tête Krakatoa, tandis que Monarque se plaçait troisième à trois quarts de longueur. Quinze jours après, dans le Prix de Diane, Bavarde triomphait de Ténébreuse, qui devait, à son tour, s'adjuger le Grand Prix de Paris devant The Baron, Krakatoa, Merry Hampton et la susdite Bavarde.

Depuis 1908, l'épreuve commune aux deux sexes a été disputée quatre fois par les quatre ans : elle a été gagnée deux fois par les mâles (Rabat Joie et Oversight) et deux fois par les femelles (Sauge Pourprée et La Française);

Il n'y a, à ce jour, qu'un seul cheval qui ait su faire preuve de la qualité et de la résistance nécessaire pour mener à bien la tâche difficile de remporter les trois épreuves du Prix La Rochette ; ce cheval, c'est Gouvernant.

Né en 1902, chez M. Edmond Blanc, ce fils de Flying Fox et Gouvernante devait contribuer pour une bonne part à la liste des succès magnifiques qui ont marqué la carrière de son père au haras dès sa première année de monte.

A deux ans, Gouvernant débute à Deauville par une victoire dans le Prix Yacowlef ; puis il est battu d'une tête dans le Prix de Deux ans par Thélème, qui devait finir dans les courses de haies à réclamer à Saint-Ouen ; c'est alors qu'il se présente dans la première épreuve du Prix La Rochette, qui se disputait à cette époque à Longchamp : il y bat sans difficulté Kirizel, Footitt (deux récents vainqueurs) et Romanof.

A trois ans, après avoir fait une rentrée victorieuse dans la Poule d'Essai, il se promène dans la seconde épreuve du La Rochette devant Romanof, Canard (le futur gagnant du Grand Steeple) et Burlingame.

Sa course la plus curieuse est fournie dans la troisième épreuve. Il y rencontre deux nullités, Byzantin monté par N. Turner et Burlingame monté par O'Connor. Jugeant indigne de sa valeur la tâche trop facile qui lui est imposée, il refuse de se livrer, tandis que, escomptant une lubie. N. Turner et O'Connor arrêtent leurs chevaux de façon à le forcer à montrer le chemin ; malgré les sollicitations de son jockey, G. Stern, il s'amuse à jouer, tout en allant en tête, le rôle du lièvre de la fable, regarde d'où vient le vent et se met à ruer en galopant. Arrivés dans la ligne droite, ses concurrents le laissent isolé le long de la corde et se lancent à toute allure au milieu de la piste, espérant l'abandonner dans ses démêlés avec son cavalier ; mais, dès que Gouvernant les aperçoit devant lui, il bondit, les rattrape en quelques foulées et gagne facilement de trois longueurs. Burlingame arrivé deuxième est distancé pour avoir gêné Byzantin.

Après la performance unique accomplie par Gouvernant, voici les chevaux qui ont remporté deux épreuves.

Ce sont : à deux ans et à trois ans, six mâles : Satory, Stuart, Chêne Royal, Dolma Baghtché, Val d'Or et Calomel ;

A deux ans et quatre ans, une femelle : Madagascar ;

A trois ans et à quatre ans, cinq mâles : Gamin, Aérolithe, Fousi Yama, Procope et Oversight.

Les gagnants de l'an dernier n'ont pas grande chance de réussir le coup double : Zénith II n'est plus qualifié depuis son changement de propriétaire ; quant à Pétulance, son infirmité semble lui rendre la tâche bien difficile sur 2.200 mètres.

René Rionnet.

PETITE CORRESPONDANCE

Paul Boutier — Amiens. — 1° C'est le monoplan Deperdussin; 2° Pas encore; 3° Il n'en est plus question pour le moment.

Th. Y.-Convenant. — Le plus simple pour vous serait d'écrire directement à l'inventeur.

Alfred Weber — Genève. — Nous vous remercions de votre envoi.

Canal Jean. — Chavolles. — Nous avons fait parvenir votre lettre.

Marcellin. — Lyon. — Notre collaborateur H. Petit a déjà traité cette question.

Après les Poules d'essais

La valeur comparative des trois ans semble maintenant bien établie.

L'horizon s'est un peu éclairci. Longchamp nous a donné enfin quelques résultats nets, normaux, intéressants, significatifs. C'est neuf et c'est heureux. Son public désorienté, désabusé, avait besoin de ce réconfort.

Avec le gagnant de la Poule d'Essai, De Viris, nous tenons enfin le favori du Derby. On le préférera probablement à Zénith II qui est son adversaire le plus indiqué. Rien ne viendra, d'ici là, entamer son prestige, puisqu'il ne reparaîtra pas avant la grande course de Chantilly. La situation paraît donc à peu près fixée. Il aura toujours pour lui le fait acquis, même si un succès important vient dans l'intervalle fortifier le crédit de Didius. Ce Didius est pourtant le cheval en progrès et dont on peut tout attendre. Ses deux courses médiocres, qu'il avait fournies précédemment, à Longchamp et à Saint-Cloud, ne signifient rien. On voit très bien pourquoi il a échoué à Longchamp contre Foxling et Abel. Il lui faut une course sévère et un leader sérieux. Incapable de mener lui-même à une allure soutenue, il s'est fait prendre de vitesse au moment décisif.

DE VIRIS

Mais, quand il a trouvé une course dure comme dans la Poule d'Essai et le Prix du Roi Soleil, il a été à l'arrivée. Une épreuve comme le Derby lui conviendra bien. Il paraît courageux, sinon résistant et, encore une fois, il progresse. A Saint-Cloud, il s'était déjà montré à peu près l'égal de Rire aux Larmes. S'il est une dizaine de livres meilleur à Chantilly, ce qui est fort possible et même probable, l'écurie Vanderbilt sera fort bien défendue.

De Viris l'a battu facilement, en apparence du moins. Avec J. Reiff, on ne sait jamais. Il s'est laissé accompagner pendant les deux cents derniers mètres par Didius qu'il paraissait dominer et il ne l'a battu que d'une encolure. A-t-il dédaigné de gagner de plus loin par confiance, par certitude de la supériorité de son poulain ? Ou, a-t-il, au contraire, essayé de dissimuler la lutte à un poulain dont il redoutait une défaillance? On ne peut se prononcer. Manque-t-il de tenue ou de courage? Rien n'autorise à dire oui. Le souvenir de sa défaite du Prix Noailles n'est pas tout à fait effacé. Sans doute, sa défaite est absolument inexacte, on n'en peut plus douter, et excusable : J. Reiff l'a, ce jour-là, étouffé par un déboulé trop rapide et prématuré; c'est l'explication la plus vraisemblable. Mais il n'en est pas moins vrai qu'il fut rendu à la première attaque avec une soudaineté assez déplaisante.

Que dire des autres ? Montrose II a très bien couru. Peut-on regretter qu'il n'ait pas gagné ? Non, certainement, et on peut même dire hardiment, au contraire. Une Poule d'Essai gagnée par un cheval corneur et muni d'un tube, c'eut été déplorable. Montrose II eut été peu, être un très grand cheval sans son infirmité, mais tel qu'il est, il a cessé d'être intéressant.

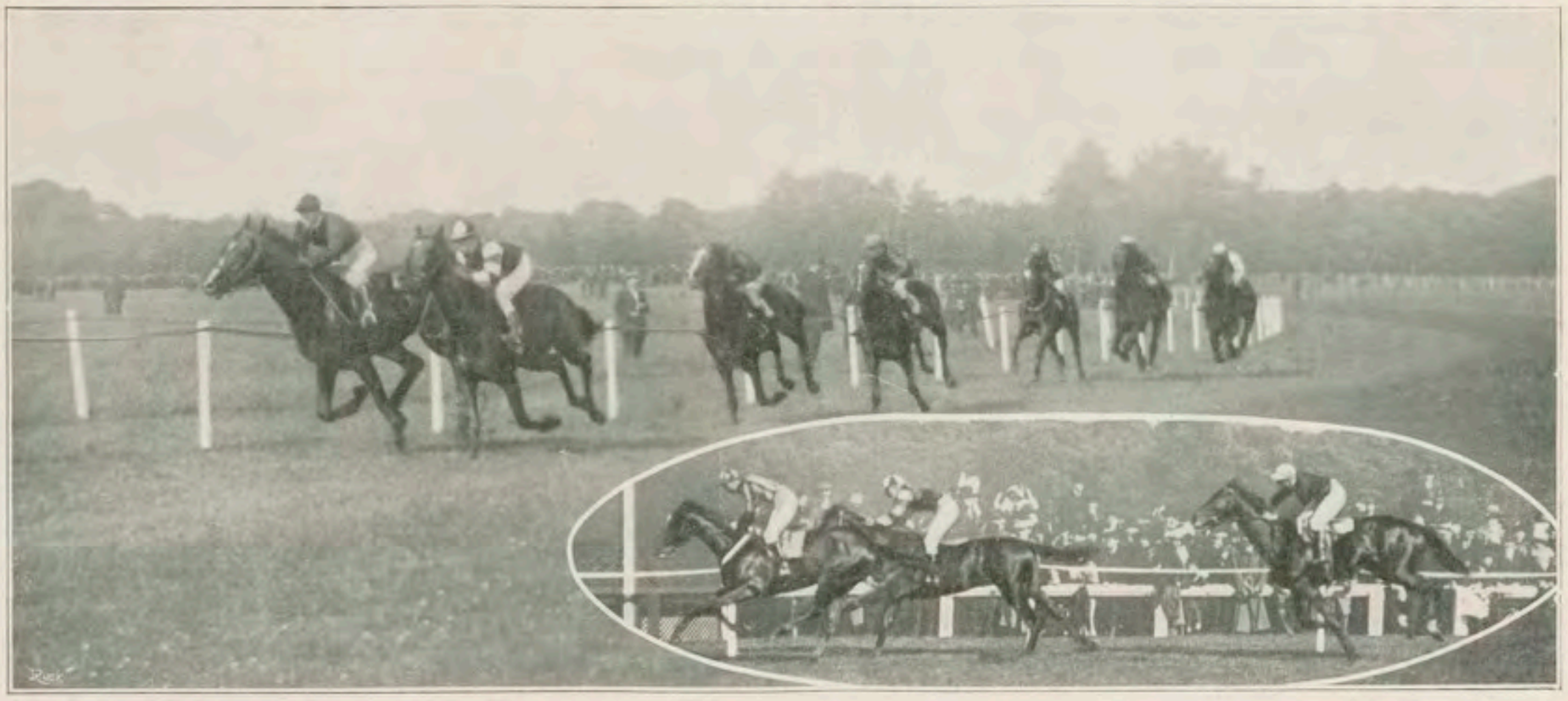
Arrivons aux pouliches. La situation de leur cote est un peu moins nette. La régularité du résultat est contestable pour plusieurs raisons : d'abord un mauvais départ. Quelques concurrentes, et non des moindres, ont été plus ou moins désavantagées : Wagram II, par exemple, et Qu'elle est Belle. Cette dernière a réparé très vite son désavantage initial, mais au prix d'un effort qui l'a évidemment désavantagée à l'arrivée. Si l'on considère qu'elle a fini néanmoins bonne troisième, à une longueur des premières, on ne peut dire qu'elle ait été régulièrement battue sur son mérite. Saperlipopette, d'autre part a marqué un écart sur la gauche, au moment même où elle venait de prendre l'avantage sur Porte Maillot. Cet incident lui a-t-il coûté la course ? C'est possible, mais ce n'est pas sûr. C'est le plus souvent parce qu'il est à bout de souffle et de ressources qu'un concurrent tente de se dérober à l'arrivée, et rien ne dit que l'avantage léger qu'elle avait pris sur Porte Maillot fut définitif. Porte Maillot pouvait encore revenir même sans incident. Rien n'était décidé. Nous les reverrons toutes dans le prix de Diane. Floraison qui a bien fini sur une distance trop courte pour elle, s'y comportera sans doute beaucoup mieux, et Mongolie a les meilleures chances de les mettre toutes d'accord. A moins qu'une pouliche sur qui personne ne comptera ne vienne trancher la difficulté.

Stuart.

DE LONGCHAMP A MAISONS-LAFFITTE

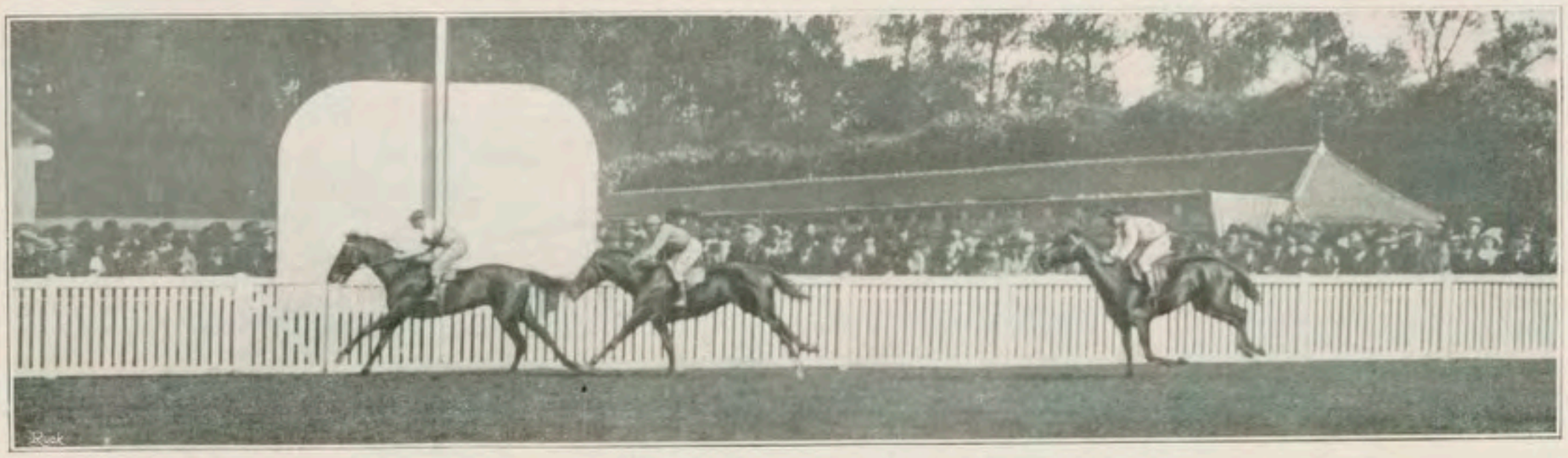
LE PRIX DE LONGCHAMP (Handicap, 2.400 m., 20.000 fr.) — Longchamp, 16 mai.

Carlopolis a pris la tête devant Gossip, Le Sopha, Imrak et Ismen. Dans les tournants, Imrak et Galafron se rapprochaient ; ils passaient dans la ligne droite, suivis d'Infortuné, qui se détachait et gagnait avec quatre longueurs d'avance sur Galafron. Imrak, troisième à cinq longueurs. Le Sopha quatrième à deux longueurs devant Fra et Cazire.



LE PRIX LA FORCE (2.200 m., 40.000 fr.) — Longchamp, 16 mai.

Shannon, Lynx Eyed, Templier III, Basse-Pointe, Dundee II sont partis en tête ; puis Lynx Eyed a mené un train soutenu jusqu'au bas de la descente ; à ce moment survenait Shannon qui entrait bien détaché dans la ligne droite. Basse Pointe venait attaquer le cheval de M. Duryea et le battait de trois quarts de longueurs. Cadet Roussel finissait troisième. En médaillon, l'arrivée du Prix La Force.



LE PRIX PAUL AUMONT (2.400 m, 15.000 fr.) — Maisons-Laffitte, 17 mai.

Valmy V est parti devant Abel, Bolide II et Conti la Belle ; il n'y a pas eu de changement de position durant le parcours et c'est dans cet ordre que s'est effectuée l'arrivée, Valmy V passant le poteau avec une longueur d'avance sur Abel qui lui-même précédait Bolide II de deux longueurs et demie. La victoire de Valmy V vient confirmer la série de bonne performance accomplie par lui à Maisons.

LES POULES D'ESSAI A LONGCHAMP

Porte Maillot — La Choisille — Saperlipopette — Pétulance — Udor — Floraison — Vice-Versa II

LA POULE D'ESSAI DES POULICHES (1.600 mètres, 30.000 francs) — Longchamp, 19 mai.
Porte Maillot n'a pas tardé à prendre la tête, elle était suivie par La Choisille, Pétulance, Saperlipopette, Urbanité, Udor. Dans la descente, Qu'elle est Belle II et Udor se rapprochaient. Aux pavillons, Porte Maillot semblait à l'ouvrage et Saperlipopette qui venait l'attaquer paraissait devoir l'emporter, mais elle marquait un écart et finissait à trois quarts de longueur du cheval de M. Edmond Blanc.

LA POULE D'ESSAI DES POULAINS (1.600 m. 30.000 fr.) — Longchamp, 19 mai.
Montrose II a mené devant Bugler, Nickel, Didius. Dans la descente, De Viris et Oui Dà menaient très fort. Aux Pavillons, Montrose II, Didius et De Viris étaient ensemble. A la lutte, De Viris l'emportait d'une encolure sur Didius, Montrose II troisième à trois quarts de longueur.

De Viris — Didius — Montrose II — Oui Dà

L'ARRIVÉE DE LA POULE D'ESSAI DES POULAINS
De Viris s'est brillamment réhabilité de sa défaite dans le Prix Noailles : le gagnant du Grand Prix de Bruxelles a gagné très plaisamment, laissant Didius à une encolure et Montrose II à trois quarts de longueur. Neuter avait manqué le départ et Patrick avait perdu plusieurs longueurs au signal.

Porte Maillot — Saperlipopette — Qu'elle est Belle II — Floraison

L'ARRIVÉE DE LA POULE D'ESSAI DES POULICHES
Porte Maillot, la gagnante, n'avait pas encore couru cette année, elle n'a pas donné l'impression d'être au mieux de sa forme. Saperlipopette, sans un écart dans les dernières foulées l'aurait sans doute battue. En médaillon, le tournant du Moulin dans le Prix Rainbow.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

C'était vraiment un combat acharné. Sharkey était furieux. Il ne paraissait jamais fatigué ; quand je lui portais mon droit aux côtes, il ouvrait la bouche et il haletait comme un poisson hors de l'eau; mais, un dixième de seconde après, il bondissait de nouveau sur moi, comme un bull dogue sautant à la gorge d'un terrier. Il était si énervé, que trois ou quatre fois il me frappa après le gong, à la fin du round. Il n'avait pas intention de porter un coup déloyal, mais il était trop plein de son combat pour s'en apercevoir. Vers le huitième round, Tom me porta un swing aux côtes qui m'assomma et me coupa pour un moment la respiration. Il sautait sur moi tout le temps, malgré les coups terribles que je lui portais au corps. J'avais complètement abandonné maintenant l'idée de mettre Sharkey knock-out en quelques rounds et je me tenais sur mes gardes. Au dixième round, nous luttâmes tout autour du ring. Tom était fou. Je le poussai dans les cordes et je l'y maintins pendant quelques secondes. A son attaque suivante, je lui envoyai un court crochet à l'œil qui lui fendit la paupière. Tom me fit une grimace à travers le sang qui l'aveuglait et continua à combattre sans y porter aucune attention. Je me sentais un peu fatigué à ce moment, mais c'est assez curieux, quand j'eus vu Tom saigner, je fus tout à fait remis et une minute plus tard, je frappai Tom si dur à l'estomac qu'il se plia en deux comme un canif et tomba assis sur le derrière de l'autre côté du ring.

La chaleur dégagée par les lampes était terrible. C'était pis qu'en plein midi dans le désert. Tout autour du ring, les hommes avaient enlevé leurs vestons et leurs faux-cols et relevé leurs manches de chemise. La sueur coulait en ruisseaux sur nos corps et quand nous nous frappions, le gant glissait comme sur de la graisse. Vers le quinzième round, Sharkey me porta un coup du droit au nez qui me l'aplatit presque et le fit saigner dur. Il redoubla. Mais cette fois je l'arrêtai par un hook à la mâchoire qui le fit chanceler. Quand nous nous rapprochâmes, je tournai la tête pour voir à quel round nous en étions et Tom m'envoya un swing formidable qui ne fit que m'effleurer, mais qui m'eût causé grand dommage, s'il m'avait atteint. Il me toucha de nouveau au nez et me fit encore saigner. Swing après swings me touchaient au nez. Le « marin » était rapide comme l'ouragan. Je m'étonnai qu'il ne fût pas encore fatigué. Il était dur comme de l'acier forgé. Et tout le temps il grimaçait. Au dix-neuvième round, nous cherchâmes tous les deux terriblement le knock-out. Sharkey me lança son gauche sur le nez, comme une massue, et me démolit presque la tête, je ripostai par un swing du droit à l'oreille qui creva et commença à saigner.

SHARKEY ME TOUCHA A LA MACHOIRE AUSSI DUR QU'IL POUVAIT.

Pendant le repos qui suivit ce round, je commençai à boire du champagne et Delaney me plaça un morceau de glace sur la tête. Il fallait nous sécher comme des éponges, sous la chaleur effrayante qui se dégageait de ces lampes électriques. Quand nous reprîmes, Sharkey me toucha à la mâchoire aussi dur qu'il pouvait. Deux fois il recommença ce coup, et comme je sautai en arrière, je pus voir dans ses yeux qu'il s'attendait à me voir tomber. Comme je me contentai de faire une grimace et de revenir sur lui, le « marin » parut désappointé, mais seulement pour une seconde. Puis, il recommença à combattre plus dur que jamais. A partir de ce moment, je marchai droit sur lui, le touchant du droit aux côtes, chaque fois que nous venions en contact. La bouche de Tom s'ouvrait cruellement, mais c'était un si beau joueur que j'ignorai jusqu'au lendemain qu'il avait eu trois côtes cassées sous mes coups.

Quand nous fûmes à une couple de rounds de la fin. Ryan me donna davantage de champagne et insista pour que je le boive, quoique je ne voulusse en prendre que quelques gorgées. C'était un combat très serré. Au vingt-quatrième round, Tom chancela après un coup au menton. Il vint en clinch et se cramponna désespérément, puis il rompit pour la première fois de tout le combat.

Le vingt-cinquième et dernier round fut terrible. Nous nous serrâmes les mains et soudain Tom se précipita sur moi. Je l'arrêtai du gauche et lui portai un coup du droit aux côtes, il haleta la bouche toute grande ouverte. Je le frappai à nouveau du droit au menton, assez fort pour envoyer dormir un autre homme pour une heure et demie. Tom vint en clinch et y resta longtemps. A la fin je lui détachai le bras et le repoussai. Il revint décidé plus que jamais à chercher le knock-out.

Au coup suivant, j'envoyai Sharkey presque dans les cordes. Il bondit en avant et saisit mon poing gauche sous son bras et le tint ferme. Je le frappai du droit et il alla à terre entraînant mon gant gauche en tombant. Il fut debout en un instant. Pendant ce temps, j'avais rompu et levé ma main nue vers l'arbitre Siler, qui s'avança et essaya de me remettre mon gant.

Sharkey ne semblait pas s'en apercevoir. Siler lui cria de s'arrêter et le repoussa. Le temps passait vite et Siler ne pouvait pas arriver à rattraper le gant pour me le mettre au poing. Tom ne pouvait pas comprendre cette suspension. Il tourna autour de Siler et sauta sur moi. Alors la cloche sonna. Tom me donna un coup encore après le signal, pour la bonne mesure, et revint dans son coin. Siler me donna la décision. C'était une chose très juste en tous points. Sharkey avait attaqué avec fureur tout le temps, mais la plupart de ses coups avaient passé, tandis que les miens avaient rarement manqué leur homme. Je sortis du combat très peu endommagé, tandis que Sharkey, avec ses côtes brisées et le corps martelé de coups, ne retrouva jamais sa forme ancienne et, après avoir été battu par Ruhlin et par Fitzsimmons, il se retira du ring.

Je saluai Tom Sharkey. C'est un homme aussi bon que ceux que j'aie jamais rencontré sur le ring.

CHAPITRE XXXVIII

JE RENCONTRE LE PLUS GRAND BOXEUR DE TOUS

Jim Corbett demanda sa chance de reconquérir son ancien titre, et je la lui donnai tout de suite. Nous fûmes matchés pour un combat de 25 rounds, à Coney Island, le soir du 11 mai. En rencontrant Corbett, je ne faisais que suivre mon programme. Longtemps avant de battre Fitzsimmons, je m'étais mis dans l'esprit que, si jamais j'étais champion, je défendrais mon titre chaque fois qu'un homme de valeur se présenterait pour me défier. Un champion doit agir ainsi, où se retirer du ring.

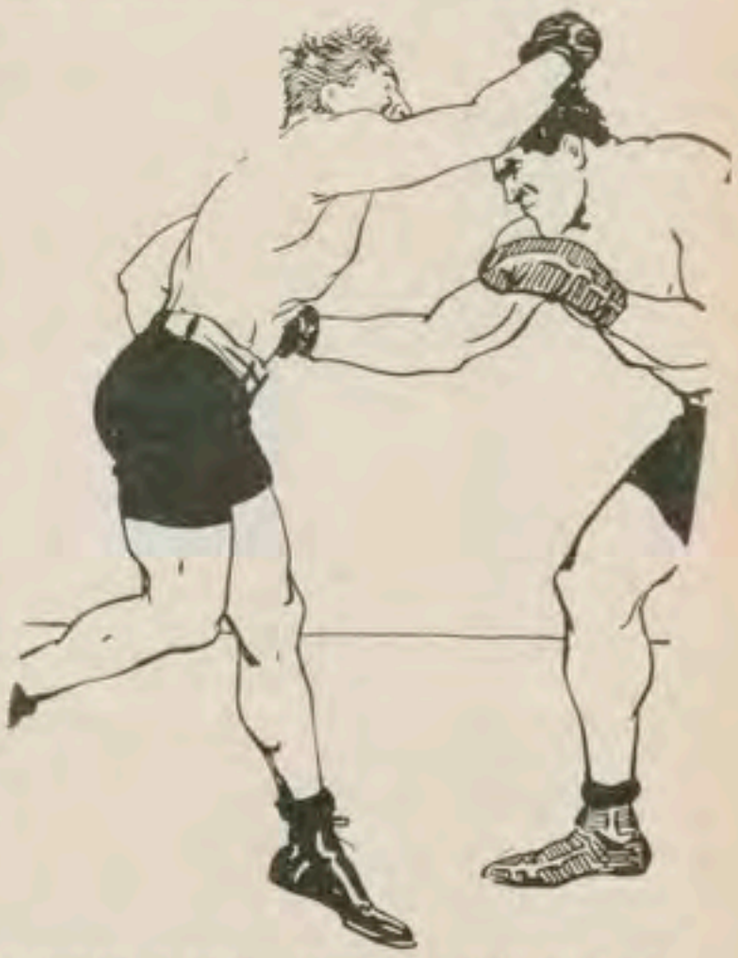
Le public était désireux de me voir rencontrer Corbett. J'avais montré que je pouvais battre un homme scientifique comme Fitzsimmons et un frappeur comme Sharkey. Maintenant, ce qu'on voulait voir, c'est ce que je pourrais faire contre un homme vite comme l'éclair qui ne s'endormirait pas devant moi, comme les deux autres. Quoique Jim fut sur le retour, il serait curieux de voir ce qu'il pourrait faire, tant qu'il serait encore là.

Corbett ne s'était pas laissé aller, comme les autres champions, après sa défaite de Carson. Il avait, au contraire, pris bien soin de lui. Il avait eu un combat avec Sharkey depuis, et il avait perdu par une faute, quand Connie Mac Vey avait sauté sur le ring. Mais cela ne pouvait pas faire oublier quel grand boxeur c'était.

Corbett pensait réellement qu'il pouvait me battre, et, pendant une année, il se reposa et se conserva en bonne condition. Mais il tenait son plan caché.

Aussitôt que le match fut conclu. Jim se rendit à Lakewood et commença à s'entraîner. Dix semaines avant le combat, il fit venir Gus Ruhlin et durant ces dix semaines, Gus et lui combattirent chaque jour aussi dur que s'ils avaient été dans le ring. Corbett avait le sentiment qu'il combattait pour sa vie contre moi et que ce vrai combat était le meilleur travail qu'il pouvait faire pour retrouver son ancienne forme. Il avait, ma foi bien raison.

Pendant que Corbett travaillait dur, je me promenais plus ou moins. Un peu plus d'un mois avant le combat, un grand gas nommé Jack Finnegan, se rencontra avec moi et eut son compte en moins d'un round. Il n'était pas de classe. Quand j'eus débarqué Finnegan, je revins à New-York et quelques jours après, j'étais à l'ouvrage. Je retournai au camp où je m'étais entraîné pour le combat avec Fitzsimmons. Cela me semblait bon de me remettre au travail. Mon frère Jack était avec moi, et toute la vieille équipe, à part Delanney. Ed. Dunkhorst pesait maintenant 300 livres ou à peu près, et il me fournissait du bon travail. Ed était aussi adroit que quiconque ; il ne faisait pas attention à celui qui montait sur le ring avec lui. Dix ou douze jours avant le grand jour, Ed se rendit à Brooklyn pour se mesurer avec Fitzsimmons ; Tommy Ryan l'accompagna pour le soigner. Je me promenais ce soir-là sur la route avec deux ou trois de mes garçons. Juste comme nous passions sur un pont, à peu près vers neuf heures, une explosion retentit quelque part, et la terre trembla.



J'IGNORAI JUSQU'AU LENDEMAIN QU'IL AVAIT EU TROIS CÔTES CASSÉES.

— C'est Dunkhorst qui tombe, dis-je, Fitz l'a envoyé à terre. Je disais cela en riant, mais Ed était précisément tombé à peu près à la même heure, car Bob le mit knock-out au second round. Dunkhorst ne savait quoi dire quand il revint au camp.

Il n'avait jamais été knock-out auparavant, et il était très vexé.

Ryan s'amusait fort de son malheur et il plaisanta Ed jusqu'au moment où je dus intervenir pour conserver la paix dans le camp. Tommy nous amusa beaucoup en nous racontant comment il avait traîné le gros tonneau jusqu'à son coin et comment il était penché sur Dunkhorst, en train de lui éponger la tête quand il revint à lui. Il regarda tout autour de lui d'un œil hagard et demanda :

— Qu'est-il arrivé ?

— Quoi ? répondit Ryan, le ring s'est effondré !

— Un des poteaux a dû tomber sur moi, alors, murmura Dunkhorst, et il referma les yeux.

Après toutes ces distractions et ce travail sérieux, le 11 mai arriva et me trouva en bonne disposition pour combattre qui que ce soit. Je m'attendais à être touché, et même à saigner plus ou moins, avant d'avoir envoyé Jim au pays des rêves, car je me

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

On trouvera à la page suivante un logogriphe dont la solution constitue la dix-neuvième réponse de notre Concours de Jeffries. Voir également à la page suivante les conditions et les prix de ce Concours.